«سلسلة الحياة اليومية عبر التاريخ»

عصر الملاحة البحرية

دوروثي دينين فولو وجيمس إم. فولو



ترجمة: خلود الخطيب

«سلسلة الحياة اليومية عبر التاريخ»

عصر الملاحة البحرية

دوروثي دينين فولو وجيمس إم. فولو

ترجمة: خلود الخطيب

مراجعة: سامر أبو هواش





الطبعة الأولى 1433هـ 2012م
حقوق الطبع محفوظة

عصر الملاحة البحرية
دوروثي دينين فولو، جيمس إم. فولو

VK149 .V6512 2011
Volo, Dorothy Denneen, 1949-
[Daily life in the age of sail]
عصر الملاحة البحرية / دوروثي دينين فولو، جيمس إم. فولو ؛ ترجمة خلود الخطيب ؛ سامر أبوهواش.-ط. 1.- أبوظبي: هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، كلمة، 2011.
ص 491 ؛ 15×23 سم.-(سلسلة الحياة اليومية عبر التاريخ)
ترجمة كتاب: Daily life in the age of sail
تدمك: 978-9948-01-864-3
1. الملاحة -- تاريخ. أ. خطيب، خلود. ب.العنوان. ج.السلسلة.

يتضمن هذا الكتاب ترجمة الأصل الإنجليزي:
Dorothy Denneen Volo and James M. Volo
Daily Life in the Age of Sail



www.kalima.ae
ص.ب: 2380 أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، هاتف: 451 6515 2 971+ فاكس: 127 6433 2 971+




www.mdrek.com
read@mdrek.com
ص. ب: 333577 دبي، الإمارات العربية المتحدة، هاتف: 3807774 4 00971 فاكس: 3805977 4 00971

المحتويات

المقدمة 7

محطات تاريخية بارزة 13

الفصل الأول: الموانئ البحرية 23

الفصل الثاني: الممرات البحرية 65

الفصل الثالث: الملاحة البحرية 95

الفصل الرابع: الإبحار نحو الأفق 115

الفصل الخامس: طاقم البحارة 159

الفصل السادس: بيئة السفينة 199

الفصل السابع: أوقات التسلية 225

الفصل الثامن: النساء والبحر 257

الفصل التاسع: الأساطيل التجارية الكبرى في أوروبا 295

الفصل العاشر: فن الحرب في البحر 323

الفصل الحادي عشر: القراصنة والقراصنة المرتزقة 358

الفصل الثاني عشر: عصر المعارك البحرية 391

الفصل الثالث عشر: الثورة الأمريكية 429

الفصل الرابع عشر: البحر والولايات المتحدة الأمريكية 455

بيبليوغرافيا مختارة 487

المقدمة

أول ما يصادف من ركب البحر وأوضحه هو ذاك النور الساطع المنبثق من ذلك المدى الشاسع الممتد على مرمى البصر

ألفريد ثاير ماهان [1][(1)]

منذ أقدم العهود وحتى حلول القرن التاسع عشر، لم يتعامل الإنسان مع آلـة أكثر تعقيداً من سفن البحر. ففي القرن الثامن عشر، استلزم بناء حتى أصغر السفن قطع مئات الأشجار للحصول على الأخشاب اللازمة. كما تطلبت صناعتها استخدام بكرات من الحبال قد يمتد طولها لأكثر من ثلاثة أميال، ويبلغ عرض بعضها بوصة واحدة في حين تبلغ كثافة بعضها الآخر قدماً بشرية وذلك لتعزيز تجهيزات السفينة وتركيب أشرعتها والتحكم في حركتها. هذا من دون التمكن من حصر المكائن المتفرقة التي تُدمَج في جسم السفينة توفيراً للجهد.

وبالرغم من ضخامة الهيكل الخارجي للسفن البحرية، كما يتبدى للرائي من رصيف الميناء، إلا أن حجم أضخمها يتضاءل إلى حجم شظية صغيرة طافية فوق سطح المحيط الشاسع. وغالباً ما يتزاحم طاقم بحارة السفن التجارية تجاه مقدمة السفينة أو يجدون مكاناً لمبيتهم فوق سطحها ملتحفين بأغطيتهم الدافئة. بينما يفتقد زملاؤهم من نوتية السفن الحربية الراسية لهذا المضجع الوثير فلا يجدون أمامهم غير افتراش ما بين طوابق سفنهم المحملة بالمدافع الثقيلة. كتب أحد جنود البحرية الفرنسيين في مذكراته عن تجربته الأولى في البحر: «لا نرى أمامنا الآن سوى السماء الممتدة والمياه

محيطة بنا من كل جانب مما جعلنا ندرك قدرة الربّ الذي استودعناه أنفسنا»[2].

ظل الإبحار فوق مياه المحيط الشاسعة بمثابة لغز عميق حتى لكثير من أعتى رجال البحر وأمهر رواده وقباطنته. ولقد اكتسب الكثير من البحارة من مواظبتهم على الإبحار من ميناء لآخر عبر موانئ البحر الأبيض المتوسط أو على طول سواحل القارة السمراء وأوروبا قدرة فذة على اتخاذ القرارات بتأن وحرص، ومحاسبة أنفسهم «حساب الملكين» والوليد عن خبرتهم الطويلة في مناورة الحظ لاختيار مسارات السفينة من موقع لآخر ما إن تبدأ رحلتهم البحرية تاركين وراءهم حدود مياههم الإقليمية في حين تتلاشى معالم موانئهم عن الأبصار.

أسس البرتغاليون أول مدرسة لتعليم الملاحة البحرية في القرن الخامس عشر، أما إسبانيا فحذت حذوها في القرن السادس عشر. وقد استأثر الإيطاليون بنصيب الأسد من اكتشافات العالم الجديد، لكن صدارتهم تراجعت فيما بعد كأبرز من هيمنوا على مجال تطوير التجارة عبر المحيطات. وسرعان ما أصدر الفرنسيون أحدث المعاهدات الملاحية، والقوانين والمواثيق البحرية، كما شغل الهولنديون صدارة قائمة أوائل الأمم التي اتخذت الملاحة عبر المحيطات مهنةً لاكتساب الرزق. ومن المستغرب ذيوع صيت الإنجليز كأكثر الشعوب هيمنةً على مجال التجارة عبر المحيطات مع نهاية تلك الحقبة، بالرغم من تخلفهم عن غيرهم من الأمم بوجه خاص في الاستفادة من العلوم الملاحية الجديدة. فلم تنشئ إنجلترا أية مدارس لتعليم فنون الملاحة مقارنةً بتلك المدارس التي ضمتها القارة الأوروبية حتى أواخر عام 1570. إذ لم يأخذ الانجليز الملاحة بعين الجدية والاعتبار إلا بعد معركة الأرمادا – Armada البحرية عام 1588 [3].

وعلى الرغم من ميل مؤرخي الفنون الملاحية إلى اسناد ما أُنجز من اكتشافات ومستحدثات تكنولوجية في هذا المجال لدول وشعوب بعينها، إلا أن التجارب المتراكمة لخبرات البحارة المنتمين لغيرها من بقاع الأرض كانت بمثابة السجل المعتمد للعلامات المميزة للطرق البحرية الأكثر استخداماً، والتي تعرفوا عليها خلال مواجهاتهم للرياح المواجهة أو المعاكسة، وحركة المد المضادة والتيارات المنسابة، والعقبات الخطيرة أو المعالم المحلية المعروفة التي تنبيء بوصولهم لشاطئ الأمان. وقد

شكلت الممرات البحرية التي تحدّدت معالمها ما بين القرنين السادس عشر والثامن عشر رابطاً وثيقاً بين مواقع توافر الموارد الطبيعية، والموردين والموانئ البحرية، والمدن والأسواق فوق مساحات المحيط الشاسعة.

وقد بلغت الحياة الاقتصادية أثناء عصر الملاحة البحرية مستوى عالمياً بحق. فقد شرب الإنجليز النبيذ الفرنسي؛ في حين اعتاد الفرنسيون على البهارات الآتية من المستعمرات الهولندية بالهند الشرقية؛ وطهى الهولنديون طعامهم بزيت الزينون الإسباني؛ ودائماً ما ضمت مائدة الطعام الإسبانية سمك القد المملح من نيو إنجلند. وقد نُقل السكر من دول العالم الجديد لبلدان العالم القديم، كما بيع الحرير الآسيوي في أسواق ايطاليا، وأُقتلع العبيد الأفارقة من جذورهم في القارة السوداء للسخرة في البراري الأمريكية. وكانت الآلة البحرية وقتئذ بمثابة المقوم الأساسي الذي قد يحدد مآل أية امبراطورية صعوداً أم انحطاطاً من وجهة نظر الدول الأوروبية التي ساهمت في ازدهار حركة التوسع الاقتصادي خلال الحقبة الممتدة من القرن السادس عشر وحتى التاسع عشر (1588 – 1815). وقد أضحت القوة البحرية الطاغية، والسعي للحفاظ عليها أو استرجاعها عاملاً حاسماً في تاريخ جميع الدول الأوروبية خلال هذه الحقبة[4].

وفي هذا الصدد، وقف مؤرخو الملاحة البحرية إجلالاً وتقديراً لواحد من أبرز أعلام هذا المجال وأكثرهم تأثيراً وهو الأدميرال ألفريد ثاير ماهان، من البحرية الأمريكية. فعندما تولى ماهان رئاسة الكلية العسكرية البحرية عام 1886، أعد وألقى سلسلة من المحاضرات التي شكلت النواة الأساسية لكتاب «تأثير القوة البحرية على مجرى التاريخ». ومنذ أعيدت كتابة هذا المؤلف ومراجعته بدقة قبل طباعته عام 1890، ظل يحظى باهتمام كبير وانتشار واسع. وأُعتبر من أشهر الآثار التي تركها ماهان والأكثر استشهاداً به من بين أعماله. فقد قدم هذا الكتاب ارشادات معتمدة عن فترة تاريخية زاخرة بالتحولات والتوجهات الجديدة في مجال الشؤون الدولية – وكأنه مرجع مقدس يضم حقائق كل مناقشة دارت حول إجراءات الملاحة البحرية وتأمين وضع أسس قوية لجميع الأفكار المطروحة حول سياسات الملاحة البحرية وأنظمتها

المطبقة لأكثر من قرن من الزمان. وحسب ما جاء على لسان أحد مترجمي سيرة ماهان الذاتية: «ستظل قيمة كتاباته خالدة وقلما ستتأثر بمرور الزمن»[5].

لم تقدم فترة من فترات العصر الحديث مثل هذه البانوراما الضخمة التي حظي بها عصر الملاحة البحرية لا سيما في مجال الروايات التاريخية. فقد أعادت روايات خيالية مثل «جزيرة الكنز» لروبرت لويس ستيفنسون و«كابتن بلود» لرفائيل ساباتيني -الحياة للقراصنة وقصص البحث عن الكنوز المدفونة. في حين استعرضت روايات مثل «موبي ديك» و«بيلي باد» لـهيرمان ملفيل الحياة اليومية للبحارة وقدمتها للجمهور. كما سلبت قصص الأساطيل البحرية وما دار من معارك في أعالي البحار خيال القراء لعقود عديدة. ومن بين أبرز المؤلفين وأكثرهم صيتاً في مجال روايات رواد البحر باتريك أوبراين(20 مؤلفاً)، وألكسندر كنت (23 مؤلفاً)، ودادلي بوب (18 مؤلفاً)، وريتشارد وودمان (13 مؤلفاً).

ومع ذلك، يظل في. سي. أس. فورستر عميد الرواية البحرية من دون جدال. فقد نُشرت أول رواية مغامرات بحرية «اقتحموا جميع الجهات» لسيسيل سكوت فورستر عام 1937. وفي هذه الرواية قدم فورستر شخصية هوراشيو هورنبلوار كبطل روائي أحبه القراء الذين اعتقدوا بأنه إحدى الشخصيات الواقعية التي تعيش بينهم. وعلى امتداد الثلاثة عقود التالية، اجتهد المؤلف في رسم حياة هوراشيو هورنبلوار في أحد عشر كتاباً استقى تفاصيلها الغزيرة من الأيام التي قضاها في البحرية بحاراً مساعداً لأدميراله آنذاك، والذي يُعتقد أنه يرمز للحياة الحقيقية للأدميرال سير إدوارد بيلو. وقد حازت مغامرات هورنبلوارالذي لا يقهر إعجاب ملايين القراء وأضحى فورستر علماً ونموذجاً يقارن به الآن جميع كتاب الرواية البحرية. فلم يضارعه أي كاتب آخر في قدرته على الوصف الدرامي الدقيق للمعارك البحرية لدرجة جعلت معها أدميرالات البحرية آنذاك يتشبثون بمقاعدهم لقراءة رواياته الشيقة. ويؤكد خلود روائع فورستر لأكثر من 30 عاماً بعد وفاته استمرار تأثيره وشعبيته المنقطعة النظير.

ويرى الباحثون في أدبيات عصر الملاحة البحرية أن مؤلفي هذه الحقبة التاريخية قد حاولوا فصل الحقائق عن الخيال، والسياسة عن الأنظمة المطبقة. فقد استشهدوا

كلما أمكن بكلمات البحارة المأثورة في تلك الفترة الزمنية، وذلك بغض النظر عن أن معظم البحارة لم يسجلوا إلا النزر اليسير من أفكارهم على الورق. ويُعد تشارلز نوردوف وريتشارد هنري دانا جونيور من أبرز استثناءات هذه القاعدة. فقد سعى كلا الجنديين المثقفين إلى تسجيل الأحداث المعاصرة في صورة يوميات وخطابات حوّلاها لمذكرات بعد تقاعدهما، كما فعل كابتن صموئيل صموئيلز والأدميرال توماس هاردي والأدميرال كوثبرت كولينجوود. كما ترك إداريو البحرية ورؤساؤهم ثروة من الخطابات المتبادلة، وأيضاً هو الحال مع أمين سر الأميرالية صموئيل بيبس الذي ترك لنا أكثر من 15,000 خطاب كتبت في نهاية القرن السابع عشر وحازت على اهتمام المؤرخين.

وتضم مئات الوثائق الباقية حتى الآن من بوالص شحن، وإيصالات جمركية، وسجلات يومية لحركة السفن التجارية الكثير من البيانات المملة للغاية والتفاصيل المتكررة عن البضائع المخزونة، وتقلب الطقس، وتقصير الرحلات البحرية وتغيير المسارات. وعلى مثل هذا النحو كانت تفاصيل بيانات السفن الحربية مثيرة للملل أيضاً. «فقد أثارت الكتابة عن معركة بحرية في رواية تاريخية الرعب في نفوس القراء على امتداد ست صفحات من الأحداث المشوقة، والمرعبة والمغامرات البطولية الفذة وتصرفات الجبناء المقززة – بيد أنها لم تستغرق أكثر من ثلاثة أسطر من كتيب السجل اليومي لإحدى السفن»، مثلما يوضح المقتطف التالي[6].

«أطلق العريف صفارته موجهاً البحارة لتجهيز مؤخرة السفينة وإخلائها للقتال. وفي الساعة الرابعة إلا ربعاً أصبح العدو على مقربة منا ليلفت انتباهنا. وفي تمام الرابعة مساءً ما إن أضحى العدو في مرمى المدفع بدأنا بتوجيه ميمنة السفينة بسرعة والتي قابلها العدو بالتصرف عينه. وما إن انقضت عشر دقائق بعد الرابعة مساءً رفعت السفينة علمها ونكست رايتها الملونة إيذاناً بالاستسلام لنا. فأطلقنا ثلاث صيحات ابتهاجاً بالنصر»[7].

الحواشي

1. آلان ويستكوت، كتابات ماهان عن الحروب البحرية: مقتطفات من كتابات العميد البحري الأدميرال ألفريد ثاير ماهان (بوسطن: ليتل، براون أند كو.، 1919) ص. 16.
2. نيكولاس بليك وريتشارد لورانس، الدليل الموضح لجنود بحرية نلسون (ميكانيكسبرج، بي إيه: ستاكبول، 2000) ص. 148.
3. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن: ليتل، براون أند كو.، 1961) ص. 59.
4. ويستكوت، ص. 14.
5. ويستكوت، ص. 13–14، 19.
6. برترام ليبينكوت، الهنود، جنود البحرية، وصفوة المجتمع (نيويورك: جيه. بي. ليبينكوت كو.، 1961) ص. 118.

المصدر السابق.

محطات تاريخية بارزة

1243	تسجيل أول ترخيص لـ«سفينة حربية» في عهد هنري الثالث .
1295	أول إصدار لـ«خطاب تسجيل علامة تجارية».
القرن الخامس عشر	البرتغاليون يستحدثون وسائل جديدة في تكنولوجيا الملاحة أنجزت في عهد الأمير هنري الملاح.
1488	إبحار بارثليميو دياس حول رأس الرجاء الصالح ودخوله المحيط الهندي.
1492	طرد الإسبان للمغاربة من غرناطة. توحيد عرش إسبانيا على يد فرديناند وإيزابيلا.
	اكتشاف كريستوفر كولومبس للعالم الجديد.
1521	فرديناند ماجلان ينجز مهمة بعثته المكلفة بالقيام بأول رحلة بحرية حول العالم.
1523	استيلاء الفرنسيين على سفينتين من سفن الغليون المحملة بالكنوز الثمينة.
1530	عالم الفلك الفلمنكي جيما فريسيوس يشير إلى إمكانية تحديد خطوط الطول في البحر.
1533	طلاق هنري الثامن من كاثرين الأراجونية – Catherine of Aragon – مما ألب إسبانيا والبابا ضد إنجلترا.
1537	إنشاء إسبانيا لأسطول الأرمادا العسكري – Armada de la Guardia – كقوة حماية عسكرية مرافقة لسفن الكنوز الثمينة.
1547	الإنجليز يرسمون أول خريطة ملاحية.
1553	وفاة إدوارد السادس. ماري تيودور (ماري الدموية)، زوجة فيليب الثاني ملك إسبانيا تعتلي العرش. اضطهاد البروتستانت في إنجلترا.
1558	إليزابيث الأولى تصبح ملكة إنجلترا وتعيد للمذهب البروتستانتي مكانته.
1567	أحد المراكب المفوضة من الحكومة بمهاجمة سفن العدو والاستيلاء عليها يهاجم خمس سفن برتغالية في جزر الأزور.
1569	جيرارد ميركاتور يستحدث نوعاً جديداً من الخرائط والمعروف بالخرائط المسلاطية.

1570	طور الإنجليز الدقل المتوسط: الجزء الثاني من الصاري.
1575	تطوير سفينة «رايس بيلت» الحربية باستلهام تصميم سفينة «ذا ريفينج».
1579	الهولنديون يعلنون الاستقلال عن إسبانيا في ظل اتحاد أوترخت – Union of Utrecht.
1580	احتلال إسبانيا للبرتغال.
	سير فرانسيس درايك يقوم برحلة بحرية حول الكرة الأرضية.
	بدء الأميرالية البريطانية تسجيل التبايانات المغناطيسية.
1581	ويليام بورروز يصيغ معاهدة استخدام البوصلة.
1586	نجار السفن ماثيو بيكر يُعد تصاميم بناء سفن الغليون الحربية.
1587	درايك يدمر أسطولاً إسبانياً في ميناء قادس – Cadiz.
1588	هزيمة أسطول الأرمادا على يد الإنجليز.
1595	الإنجليز تحت قيادة سير فرانسيس درايك يهاجمون بورتريكو.
1598	الإنجليز تحت قيادة سير جورج كليفورد يهاجمون بورتريكو.
1600	تأسيس شركة الهند الشرقية الإنجليزية.
1602	تأسيس شركة الهند الشرقية الهولندية.
1603	جيمس ستيوارت ملك أسكتلندا يصبح جيمس الأول ملك إنجلترا.
1607	شركة الهند الشرقية المجيدة تنشئ أسطولاً من السفن ومراسيها الخاصة.
	المستعمرون الإنجليز يؤسسون مدينة جيمس تاون، فيرجينيا.
1611	ترخيص شركة موسكوفي.
1612	هزيمة أسطول برتغالي رفيع المستوى على يد سفينتين صغيرتين من السفن الحربية الإنجليزية.
1614	الهولنديون يشكلون شركة نوردتشي لصيد الحيتان.
1615	هزيمة أخرى لأسطول برتغالي رفيع المستوى على يد السفن الحربية الإنجليزية.
	منح الإنجليز الإذن بحرية التجارة في أي ميناء من موانئ الإمبراطورية المغولية.
1620	المستعمرون الإنجليز يؤسسون بلايموث، ماساشوستس.
1621	تأسيس شركة الهند الغربية الهولندية.

1623	الهولنديون يوظفون العديد من الوسطاء التجاريين (كموظفي شركة) في شركة الهند الشرقية المجيدة في أمبونيا في جاوة.
1624	الهولنديون يستولون على العاصمة الإسبانية للبرازيل.
1625	الهولنديون يهاجمون بورتريكو.
1627	الفرنسيون يهزمون أسطولاً إنجليزياً في لا روشيل .
1628	الهولنديون يستولون على سفينتين من سفن الغليون التجارية الإسبانية من حاملات الكنوز.
1640	نشوب الحروب المدنية الإنجليزية (1640–1649).
	الهولنديون يطردون البرتغاليين من ملقه وسيلان.
1643	تنصيب لويس الرابع عشر على عرش فرنسا.
1649	إعدام تشارلز الثاني وبدء فترة الحكم الجمهوري (1649–1658) من تاريخ إنجلترا في ظل حكم أوليفر كرومويل.
1650	الهولنديون يتحكمون في التجارة في جزر الهند الشرقية.
	جان دي ويت يعتلي السلطة في هولندا.
1652	الأمريكيون يبدأون بصيد الحيتان في مارثا فاينيارد.
	نشوب أول حرب أنجلو–هولندية (1652–1654).
1653	أول استخدام معروف لأسلوب «Line Ahead» – «خط المواجهة» في الحروب البحرية.
1655	استيلاء الإنجليز على جامايكا.
1660	عودة تشارلز الثاني لاعتلاء العرش.
	إصدار أول قانون انجليزي للملاحة البحرية.
	الإنجليز يعيدون ميناء دونكيرك – Dunkirk لفرنسا.
1661	التجار الهولنديون يغادرون البرازيل.
	جان – بابتيست كولبرت يصبح وزيراً للمالية بفرنسا.
1665	نشوب ثاني حرب أنجلو–هولندية (1665–1667).
	استخدام مصطلح «قرصان مرتزق» – privateer فيما يتعلق بالسفن الحربية.

1666	حريق لندن الكبير.
1667	إحراق الأسطول الإنجليزي في لندن على أيدي الهولنديين.
	الهولنديون ينالون حقوقاً تجارية في سومطرة.
1668	شركة الهند الشرقية المجيدة تبدأ عملياتها في بومباي، الهند.
1669	جان - بابتيست كولبرت يصبح وزيراً للملاحة البحرية بفرنسا.
1670	الأمريكيون يبدأون بصيد الحيتان في كيب كود.
	صموئيل بيبس -يعيد تنظيم الأميرالية البريطانية وينشىء رتبة ملاح ثان - midshipman.
1672	مقتل جان دي ويت وتنصيب ويليام أوف أورانج حاكماً على هولندا.
1673	هنري مرجان (القرصان) يصبح نائباً عاماً لجامايكا.
	نشوب الحرب الأنجلو-هولندية الثالثة (1672-1674).
1674	حلَ شركة الهند الغربية الهولندية الأولى.
1678	أول استخدام موثق لمصطلح السفينة الحربية - Cruiser في مجال السفن الحربية.
1688	البرلمان البريطاني يعزل جيمس الثاني لصالح ويليام وماري.
	الثورة المجيدة - The Glorious Revolution وحرب عصبة أوجسبيرج (1697-1688) - League of Augsburg. ونشوب حرب الملك ويليام في أمريكا.
1690	شروع الأمريكيين بصيد الحيتان في نانتوكيت.
	كابتن كيد (قرصان) يزاول نشاطه في نيويورك.
1696	بناء مرسى هاولاند الكبير في ديبفورث بلندن.
	اتخاذ التاج البريطاني بضع خطوات لكبح جماح القراصنة.
1698	البرلمان يفتح سوق تجارة العبيد للخاصة.
1701	اعتـلاء الملكة آن -لعرش إنجلترا.
1702	نشوب حرب الخلافة الإسبانية (1702-1713).
	استيلاء البريطانيين على جبل طارق.
1704	نشوب معركة ملقة.

1708	قانون الغنائم – The Prize Act يشجع تواجد البحارة المرتزقة في إنجلترا.
1710	بناء لونج وارف – Long Wharf في بوسطن.
1714	معاهدة سلام أوترخت تنهي حرب الخلافة الإسبانية.
	مجلس التجار يطرح مكافأة لاختراع أداة قياس الزمن بدقة – chronometer.
1715	وفاة الملكة آن، تاركةً عرش إنجلترا لـ جورج الأول.
1728	قانون السلاح البحري يمثل الوسيلة الأمثل لإرسال الرجال الأموال لأسرهم.
1729	افتتاح أول إصلاحية أحداث في بلايموث، بإنجلترا.
	اختراع جون هاريسون لأول جهاز لتسجيل ساعات العمل.
1731	إقرار أول بنود قانونية لتنظيم الحرب للأسطول الملكي البريطاني.
1733	إقرار منح نصيب الموتى في الأسطول الملكي لأرامل البحارة.
	إصدار قانون دبس السكر.
1739	البريطانيون يدخلون حرب أذن جنكينز (1739 – 1740) ضد الإسبان.
1740	بدء حرب الخلافة النمساوية (1740 – 1748).
1744	البريطانيون يعلنون الحرب ضد فرنسا.
	معركة طولون.
1745	الأمريكيون يستولون على حصن لويزبرج.
	الاستيلاء على سفينة فرنسية سريعة محملة بالغنائم (أمازون). وقد استخدم هذا النوع من هياكل السفن في تطوير السفن الحربية البريطانية.
1745–1746	ثورة اسكتلندية تنتهي بـ معركة كالودين.
1747	اندلاع معارك فينيستيري.
1749	إقرار قانون النظام التأديبي للأسطول البحري للأسطول الملكي.
1754	بدء الحرب الفرنسية والهندية في أمريكا (1754 –1763).
1755	الأمريكيون يشرعون بصيد الحيتان في نيو بيدفورد، ماسشوستش.
	الفرنسيون يهزمون الجنرال إدوارد برادوك.
	ذيوع صيت جورج واشنطن في أمريكا.
	توبياس ماير أوف جوتنجين ينشر جدول حركة القمر.

1756	بدء حرب السنوات السبع في أوروبا (1756–1763).
	الأمريكيون يهزمون الفرنسيين في بحيرة جورج بنيويورك.
1757	إعدام الأدميرال البريطاني جون بينج.
1758	الأميرالية تقرر إجراء دراسة مسحية لكل المساحات المائية غير المسجلة.
	تحسين قيمة الأجور المدفوعة للعاملين في الأسطول البحري.
	الأدميرال إدموند بوسكاوين، والجنرال جيفري أمهرست، والجنرال جيمس وولف يستولون على لويزبرج.
1759	جون هاريسون يخترع مقياساً أحدث لقياس الزمن.
	وولف يستحوذ على إقليم الكيبيك.
	الأدميرال جورج ب. رودني يهاجم لاهفر.
	بوسكاوين يحقق النصر في خليج لاجوس.
	تدمير الأسطول الفرنسي على يد سير إدوارد هوك في خليج كويبرون.
1760	جورج الثالث يبدأ حكم إنجلترا.
1763	معاهدة سلام باريس تنهي فترة الحكم الفرنسي في كندا.
1764	أزمة قوانين الملاحة البحرية في أمريكا.
1768	الرحلة البحرية الأولى لـ جيمس كوك إلى المحيط الهادي.
1772	احتراق سفينة الأسطول الملكي جاسبي.
	قيام كوك برحلته البحرية الثانية.
1773	أحداث حفلة الشاي في بوسطن.
1774	فرنسا وإسبانيا تدعمان سراً المستوطنات الأمريكية.
1775	معركتا ليكسنجتون وكونكورد.
	حصار بوسطن.
	السفن الحربية الأمريكية تستولي على سفينتي تخزين من سفن الأسطول البريطاني وأربع سفن لنقل القوات.
	تأسيس الأسطول القاري.
1776	إعلان الاستقلال الأمريكي.

	أول رسو للقوات البحرية الأمريكية (المارينز).
	كوك يقوم برحلته البحرية الثالثة.
1778	إنشاء نظام الشفرة الرقمية للأسطول البحري الملكي.
	فرنسا تنضم للحرب الأمريكية عقب معركة ساراتوجا.
1779	تصنيع مدافع كارونيدس في مسبك البنادق بكارون.
	إسبانيا تصبح حليفاً لأمريكا.
	بونومي ريتشارد (جون بول جونز) يحارب ذا سيرابيس – The Serapis (ريتشارد بيرسون).
1780	إقرار ست وثلاثين مادة في قانون الحرب للأسطول الملكي.
1781	الأسطول الملكي يطبق التحسينات الجديدة التي أدخلت على مدافع الأسطول.
	معركة تشيزابيك (يورك تاون، فيرجينيا).
	هولندا تصبح حليفاً لأمريكا.
1782	نشوب معركة القديسين – Battle of Saints في جزر الهند الغربية، من بين جزر الكاريبي.
1783	معاهدة سلام باريس تنهي حرب الاستقلال الأمريكية.
1785	القراصنة البربر يستولون على سفن أمريكية.
1786	إعادة هيكلة الأسطول الفرنسي.
1789	الثورة الفرنسية .
1793	البريطانيون يدخلون الحرب ضد الجمهورية الفرنسية (1793 – 1801).
	معركـة طولون.
1794	معركة الأول من يونيو المجيدة.
	إعادة هيكلة الأسطول البحري الأمريكي.
1795	الأميرالية تنشئ مكتب الأسطول الخاص بالتنبؤات والأرصاد الجوية وصور الأقمار الصناعية – Navy Hydrological Office.
	قانون الأنصبة – The Quota Act يؤذن بشيوع أسوأ فترات الظلم.
	إقرار لوائح الزي الرسمي للأسطول الملكي.

1797	الأسطول الملكي يشهد أحداث تمرد ذا سبيتهيد وتمرد نوار – The Spithead and Noire mutinies.
	معركتا رأس القديس فينسينت وكامبرداون – Battles of Cape St. Vincent and Camperdown.
1798	الأميرال البريطاني هواشيو نيلسون يهزم الفرنسيين في نهر النيل.
	تأسيس الإدارة الأمريكية للأسطول البحري.
	المعركة غير المعلنة مع فرنسا (1798–1803).
1800	الأسطول الملكي يعتمد الإشارات التلغرافية أو مفردات الملاحة البحرية التي ابتكرها سير هوم بوفام.
	البريطانيون يطورون أسلوب تغطية أرضية السفينة بالنحاس.
1801	نيلسوم يهزم الأسطول الدانماركي في كوبنهاجن.
	أمريكا تدخل حرب تريبوليتان – The Tripolitan War.
1802	تحصين رصيف شركة الهند الغربية.
	معاهدة سلام أميان – Peace of Amiens (1802 – 1803).
	ناثنيال بوديتش ينشر مجلة الملاح المتمرس الجديد – The New Practical Navigator.
1803	بداية الحروب النابوليونية (1803 – 1815).
	الاستيلاء على الفرقاطة الأمريكية فيلادلفيا في طرابلس الغرب.
1804	نابليون إمبراطوراً لفرنسا.
	الملازم أول ستيفن ديكاتور يحرق الفرقاطة الأمريكية فيلادلفيا.
1805	نيلسون يهزم الفرنسيين في معركة الطرف الأغر ويلقى حتفه.
1806	إنتاج الأسطول البريطاني يبلغ قمته.
	الكونجرس الأمريكي يصدر قانون منع الاستيراد.
	تحديد عدد الجلدات باثنتي عشرة جلدة في جميع سفن الأسطول الملكي.
1808	افتتاح إصلاحية التائبات عن البغاء في بلايموث.
	البريطانيون والأمريكيون يبطلون تجارة الرقيق.

	توماس جيفرسون يفرض حظراً تجارياً على التجارة الخارجية.
1809	الإنجليز يباغتون ميناء روكفور الفرنسي.
1812	أمريكا تدخل حرب (1812-1815).
1815	انتهاء الحروب النابليونية بـ معركة ووترلو.
	منع البحارة البريطانيين من إحضار زوجاتهم للبحر.
1816	انتهاء حروب البربر أو الحروب التريبوليتانية.
1819	الكونجرس الأمريكي يفوض الأسطول البحري سلطة قمع تجارة الرقيق.
	الأسطول البحري الأمريكي يحاول قمع القرصنة في الهند الغربية.
1832	البريطانيون يوقفون الاستعباد القائم على التمييزالعرقي في الإمبراطورية.
	استخدام مصطلح سفينة شراعية سريعة – Clipper للمرة الأولى للإشارة إلى سفينة النقل النظامية الأمريكية.
1848	اكتشاف الذهب في كاليفورنيا.
1850	ماثيو موراي يرسم خريطة الرياح والتيارات الهوائية للعالم.
	حظر الجلد في الأسطول البحري الأمريكي.
1851	هيرمان ملفيل ينشر موبي ديك.
1854	حرب القرم.
1856	إعلان باريس يحظر نشاط القراصنة المرتزقة.
1857	ثورة الجنود الأجانب في الجيش البريطاني.
1861	الحرب الأهلية الأمريكية (1861 – 1865).
1864	حظر الجلد في الجيش الأمريكي.
1865	آخر طرادات التحالف، شيناندوه – Shenandoah يعود إلى إنجلترا.
1869	الأمريكيون يتوقفون عن صيد الحيتان في نانتوكت.
1871	أسطول سفن أمريكية لصيد الحيتان يضل الطريق في المحيط المتجمد الشمالي.
1872	بريطانيا تدفع للولايات المتحدة ما يزيد عن 15 مليون دولار أمريكي كجزء من مطالبات ألاباما المترتبة على الحرب الأهلية.
1876	أسطول سفن أمريكي ثان لصيد الحيتان بضل طريقه في المحيط المتجمد الشمالي.

1880	الانتهاء إلى تقرير مرور خط الطول الرئيسي (الدرجة صفر) خلال مقر الرصد والمراقبة في جرينيتش، بإنجلترا.
1883	روبرت لويس ستيفنسون ينشر رواية جزر الكنز.
1890	ألفريد ثاير ماهان ينشر كتاب «تأثير القوة البحرية على مجرى التاريخ» – The Influence of Sea Power upon History.
1937	سي. إس. فورستر ينشر رواية «اقتحموا جميع الجهات» – Beat to Quarters.

الفصل الأول

الموانئ البحرية

نحو ديارنا عبر أمواج البحر سلكنا؛
نحو ديارنا أكياس الشاي والسكر حملنا؛
نحو ديارنا تركنا الرياح المواتية تقود أشرعتنا؛
في تلك الديار ترحيب أخلص الأصدقاء ينتظرنا.

أنشودة بحرية من القرن التاسع عشر

المدن الساحلية

إبان عصر الملاحة البحرية (1480–1880)، كان أول ما يكتنف حواس زائري المدن الساحلية المزدهرة ما إن تطأ أقدامهم موانئها ذلك المزيج الطاغي من المشاهد والروائح والأصوات المفعمة بأجواء البحر. ارتبطت هذه التجربة الحسّية الآسرة في أذهان الكثيرين بأساطير حوريات البحر الفاتنات اللواتي تحدث عنهن هوميروس في «الأوذيسة» الشهيرة، واللواتي اعتدن إغواء «البحارة المتمرسين» – الذين أرهقهم التقدم في العمر، أو أعجزتهم إعاقتهم عن العودة إلى البحر – أو الإقبال على خوض غماره من جديد. ونموذجياً أقيمت المدن الساحلية أمام غابة كبيرة من الصواري والأشرعة والحبال المتشابكة كأيكة من الأغصان الجافة الخالية من الأوراق ارتفعت لعنان السماء في صورة شبكة عملاقة من الحبال والأسلاك والسلاسل. كما شُيدت

المخازن على امتداد أرصفة الموانئ مشرعة أبوابها ترحيباً بالسفن المحملة بكل ما تشتهيه الأنفس من بضائع وشحنات. وعلا صرير الرافعات في معزوفة مبهجة تخبر الجميع بوصول أفخم وأرقى السلع التي تُخزّن في الطوابق العليا من المخازن، في حين يتعالى صوت قعقعة جر العربات والعجلات اليدوية بإطاراتها الحديدية فوق الطرقات المرصوفة بالحصى. وها هي كل نسمة من نسائم البحر المالحة تهب محملةً بمختلف العطور القوية في تنويعة متناقضة من عبق التوابل الساحرة والزيوت الفواحة والمياه المالحة، والروائح المنفرة المنبعثة من القار والأشرعة المبتلة والأسماك الفاسدة.

وعلى الرغم من ذلك، لم يوقف سريان عبق الروائح المزعجة في الأجواء أصحاب الحانات والفنادق وبائعي التجهيزات البحرية عن تشييد متاجرهم بالقرب من أرصفة الموانئ ترقباً لإقناع البحارة بإنفاق أموالهم لديهم قبل وصولهم إلى الأحياء الراقية من المدينة. وعادةً ما كان أصحاب تلك المتاجر يستعينون بمجموعة من السعاة يطلق عليهم البحارة «قروش البر» – «landsharks». وتمثلت مهمة هؤلاء السعاة في مراقبة الإشارات المنبئة بدخول السفن إلى الموانئ. فما إن تلوح أشرعتها في الأفق، حتى يسارع قروش البر إلى الاتجاه نحوها أو إلى ركوب قواربهم الصغيرة في سباق تنافسي لاستقبال البحارة قبل أن تطأ أقدامهم البرّ. ولقد علق مراقب معاصر على الأمر قائلاً:

ما إن يذاع خبر اصطفاف الزوارق على رصيف الميناء، حتى تنطلق على الفور الحشود محاصرةً معابر السفن من كل جانب رغبةً في الاطلاع على ما تحمله من سلع وبضائع... أما ما كان يجري فوق تلك القوارب من مشاهد فهو تصوير حيّ لأقصى ما يمكن تخيله من حالات الهرج والمرج الصاخب. اعتاد البحارة تخزين البضائع المخصصة للبيع في مقدمة القوارب ومؤخّرها في حين تُركت منطقة الوسط فارغة كممر ومساحة لحركة المتعاملين وتنقلهم. اتسمت الأجواء بالصخب الشديد إذ يتحدث الجميع في آن معاً، أو بالأحرى يعلو صراخ بعضهم على بعضهم الآخر. لا تتوقف القوارب عن التأرجح على صفحة الماء نتيجة استمرار تبادل الأماكن فوق

سطحها، وكثيراً ما يسقط بعضهم في الماء مما يترتب عليه تطاير الماء وابتلال البضائع على نحو يثير حنق مالكي القوارب الساخطين وسخرية البحارة العابثين[1].

علاوةً على بيع السلع، تطلع قروش البرّ إلى عقد الصفقات حول مشاركة الرجال في الرحلات البحرية القادمة؛ فإن هم حالفهم النجاح، دفع لهم أصحاب السفن نصيبهم من الاتفاق بمجرد صعود البحارة سطح السفينة المبحرة.

السواحل والشواطئ

شُيدت أرصفة الموانئ وأحواض السفن من الخشب في الأمريكيتين، وخاصةً في نيو إنجلند لوفرة الأخشاب في تلك الأنحاء. أما في أوروبا حيث ترتفع قيمة الخشب، أو في الكاريبي حيث تتحد عوامل الطقس والمناخ لتقصير فترة صلاحية الخشب للاستخدام، فقد اعتمدت مواد بناء الموانئ على زنود الخشب المحشوة بالحجارة أو القرميد أو الدبش المتراكم. وكان أطول رصيف ميناء حينئذ، ذلك الرصيف الذي شُيّد في بوسطن عام 1710 بطول أكثر من ألفي قدم بعمق مياه الميناء. واصطفت المخازن والممرات المفروشة بالحبال ومخازن الأشرعة في منتصف الميناء، في حين زينت رافعات حمولات البضائع الثقيلة أطرافه.

تنوعت المباني المقامة على امتداد الشاطئ من حيث التصميم وغرض البناء. وسواء أكانت مصنوعة من الحجارة أم القرميد أم الخشب، فقد اختلفت هذه المباني بشكل كبير من مكان إلى آخر. وكان يُطلى العديد منها بالجص الأبيض والرمادي، في حين يؤطّر بعضها بالخشب الرمادي فحسب أو الرخام الوردي أو الحجر الرملي الأحمر. أما السقائف الصغيرة المكونة من طابق واحد، فقد شُيدت بجوار المنازل المسقوفة بالألواح الخشبية والمباني متعددة الطوابق.

وإلى جانب أماكن العمل والحانات والفنادق والمصارف والمرافق البحرية والمباني السكنية الحيوية، اكتظ الكثير من المتاجر بمختلف أنواع السلع الاستهلاكية مثل السجاد وزجاج النوافذ والخزف والأحذية والأسلحة والخمور والتوابل. وعادةً ما



مدينة ساحلية في نيو إنجلند خلال فصل الشتاء. لاحظ المتاجر والمخازن المصطفة على طول رصيف الميناء. تصوير جيمس فولو.

شرعت السفن الراسية في الميناء بتفريغ تلك السلع مباشرةً إلى واجهات المتاجر وأرففها، كلّ حسب اختصاصه. وكان العديد من المتاجر يبيع الأقمشة الراقية وأدوات الخياطة والمجوهرات وغيرها من السلع؛ لذا لم يكن من المستغرب مشاهدة السيدات الأنيقات يجلن في الأحياء الوضيعة على امتداد أرصفة الميناء ليتفقدن البضائع المعروضة خصيصاً لتلبية طلباتهن.

على الجانب الآخر، لجأت المتاجر التي تخصصت في تلبية احتياجات الرجال إلى بيع الملابس والشعر المستعار ومنتجات التبغ والكتب ذات الأغلفة الجلدية. كما توافرت المتاجر المتخصصة في بيع منتجات الفضة والخزائن والأسلحة والأثاث والمركبات والسروج وعدة الخيل، ولكنها دائماً كانت تبنى إلى الداخل بعيداً عن ساحل البحر. لبت الغالبية العظمى من المتاجر المواجهة للموانئ مستلزمات البحارة من أدوات حديدية وأشرعة وخطافات وصنانير ومسامير واقمشة خشنة مستخدمة في حياكة ملابس البحارة والذخيرة وبراميل البارود الصغيرة والفؤوس والسكاكين

والسيوف، وحتى المدافع وقذائفها.

وكان كل متجر يعلق لافتة خشبية تحمل طابعه الفريد والمتميز؛ فكانت لافتة صانع الشعر المستعار تحمل صورة رأس مصفَف الشعر، وحملت لافتة الصيدلي صورة إناء طحن طبي ومقبضه، وحملت لافتة صانع الأسلحة صورة بندقية، وحملت لافتة الإسكافي صورة حذاء، وحملت لافتة صانع المعدات البحرية صورة مرساة وسلسلة، وحملت لافتة المقهى صورة فنجان قهوة، وحملت لافتة المكتبة صورة كتاب مفتوح. في حين اكتفى بعض اللافتات بالإشارة إلى اسم المتجر. وفي حالات مثل «حانة رأس الحمل» أو «النسر الذهبي»، حملت اللافتة صورة أو نحتاً يعكس الاسم. وقد حظيت هذه اللافتات بأهمية بالغة نظراً إلى أن الكثير من روادها لم يستطيعوا القراءة، كما أنها كانت بمثابة دليل للغرباء الذين يحتاجون إلى معرفة طريقهم أثناء تجوالهم في أرجاء المدينة غير المألوفة لهم.

الحانات

على امتداد رصيف الميناء، كانت أشهر اللافتات على الإطلاق هي تلك التي تحمل صورة قدح الجعة أو زجاجة الخمر. وغالباً ما شُيدت حانات البحارة بين الأبنية، كما أُعتبرت من أبرز معالم منطقة الميناء. وقد جذبت اللافتات التي حملت صور الدلافين والمراسي وحوريات البحر البحارة إلى الخمارات ذات الأسماء المرتبطة بصور مألوفة لديهم مثل «البحار الثمل»، أو «عش الغراب»، أو «المنظار»، أو «قمرة الأميرال»، أو «أعلام كل الأمم»، أو «حانة الينبوع المتدفق». وتباين التصميم الداخلي في تلك الحانات ما بين حانات سيئة السمعة مجهزة بمقاعد خشبية طويلة ومصابيح خافتة الإضاءة وحانات فخمة تزينها الستائر المخملية والإضاءة البراقة.

حققت الحانات غرضاً اجتماعياً محدداً تمثل في تقديم الطعام والشراب لمرتاديها؛ على الرغم من أن غالبيتها لم توفر خدمة المبيت ليلاً، إذ اقتصرت هذه الخدمات على النُزل والفنادق الصغيرة، وهي سمة فارقة في نوعية الخدمة المقدمة أدركها مرتادوها خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر. ولم تقف أية عواقب أو محظورات أمام ابتياع

الرجال، وحتى الفتية الذين لم يتجاوزوا الثانية عشرة، لأي من المشروبات الكحولية كيفما يحلو لهم. أما أكثر المشروبات شيوعاً خلال الطقس البارد، فكان شراب الرم «السكر المقطر الساخن» المخلوط بالزبدة ومزيج يدعى «فليب – flip». وقد احتوى النوع الشائع من الفليب على مزيج من شراب السكر المقطر والجعة والسكر البني مع غمس قضيب من البوكر الساخن، ولم تؤثر السخونة على تركيبة المشروب الكحولي بل كان الغرض منها تقديمه دافئاً. أما المشروبات التي قُدّمت خلال الطقس الدافئ، فقد اشتملت القائمة على العديد من أصناف الجعة والشعير والجعة الداكنة القوية المذاق وعصير التفاح والنبيذ وتنويعة من المشروبات الكحولية الأخرى. وبما أن توافر الثلج لم يكن من الأمور المعتادة في أغلب الأحيان، فكانت تُبرّد المشروبات بربط الزجاجات بحبل أو وضعها في دلو الماء ثم تعليقها داخل مياه الآبار الباردة؛ حيث نادراً ما كانت ترتفع درجة حرارة ماء البئر عن 45 درجة حتى في أشد الأيام دفئاً[2].

وقبل انتشار تيار الاعتدال في شرب الخمر في منتصف القرن التاسع عشر، اُعتبرت الحانات في الكثير من الحالات بمثابة نوادٍ محترمة للرجال، إذ قامت بدور المراكز العامة للتجمعات السياسية، واجتماعات التجار أو ربابنة السفن، إلى جانب كونها البيئة الأخصب لاختيار طواقم السفن وفرق العمل. كما وفرت هذه المنشآت مساحة كبيرة من وسائط الترفيه كلعب الورق والبولنغ و«الشافلبورد»، والموسيقى، والغناء. كما شاع لعب الميسر وحظي بالقبول الاجتماعي.

وفي عام 1860، وصفت مجلة «هاربر» المشهد الممتد على طول أرصفة الموانئ عند وصول سفينة من سفن صيد الحيتان التي طالت غيبتها:

«تزامن صوت قعقعة إحدى العربات المحملة بصائدي الحيتان الذين ترجلوا عن ظهر سفينتهم في التو واللحظة... مع انقضاض أحد قروش البرّ مدعياً بكلماته المعسولة توجيه مسارها بأقصى سرعة عبر الطرقات، إلا أن ركاب العربة سرعان ما يجدون أنفسهم أمام حانة تحمل لافتتها صورة «حورية البحر» أو «الحوت» أو «الدلفين» فيمضون وقتهم في شرب الخمر والمرح وإنفاق كافة ما جمعوه من أموال كدوا في

كسبها خلال وقت طويل، ليعودوا في أقصر وقت ممكن إلى حالة الفقر المدقع... مما يجبرهم على العودة إلى البحر في رحلة أخرى قد تستغرق أربع سنوات»[3].

وعلى النقيض من الاعتقاد السائد، نادراً ما مارست السيدات والفتيات اللواتي عملن كـ «غانيات» ونادلات في الفنادق والحانات وسائل الترفيه غير المشروعة ذات الطابع الجنسي. فقد اقتصرت مثل هذه الأعمال على بيوت البغاء وأزقة البلدة. وقد وصف ملفيل هذه الأماكن قائلاً: «انفرد هذا الجزء من العالم البرمائي بحياة قاعات الرقص وبيوت البغاء والحانات، أي إيجازاً ما أطلق البحارة عليه مقر العبث والترفيه»[4]. ومع ذلك، لم يتكلف مرتادو الحانات أكثر من قيمة دولار واحد مقابل السماح لهم بإحضار بائعات الهوى المتواجدات في الشوارع إلى داخل الفندق. ولكن ذلك السلوك كثيراً ما أثار غضب أصحاب الفنادق خوفاً من تعرضهم للمساءلة القانونية واضطرارهم إلى دفع الغرامات بتهمة إدارة مؤسساتهم على نحو يخالف القانون.

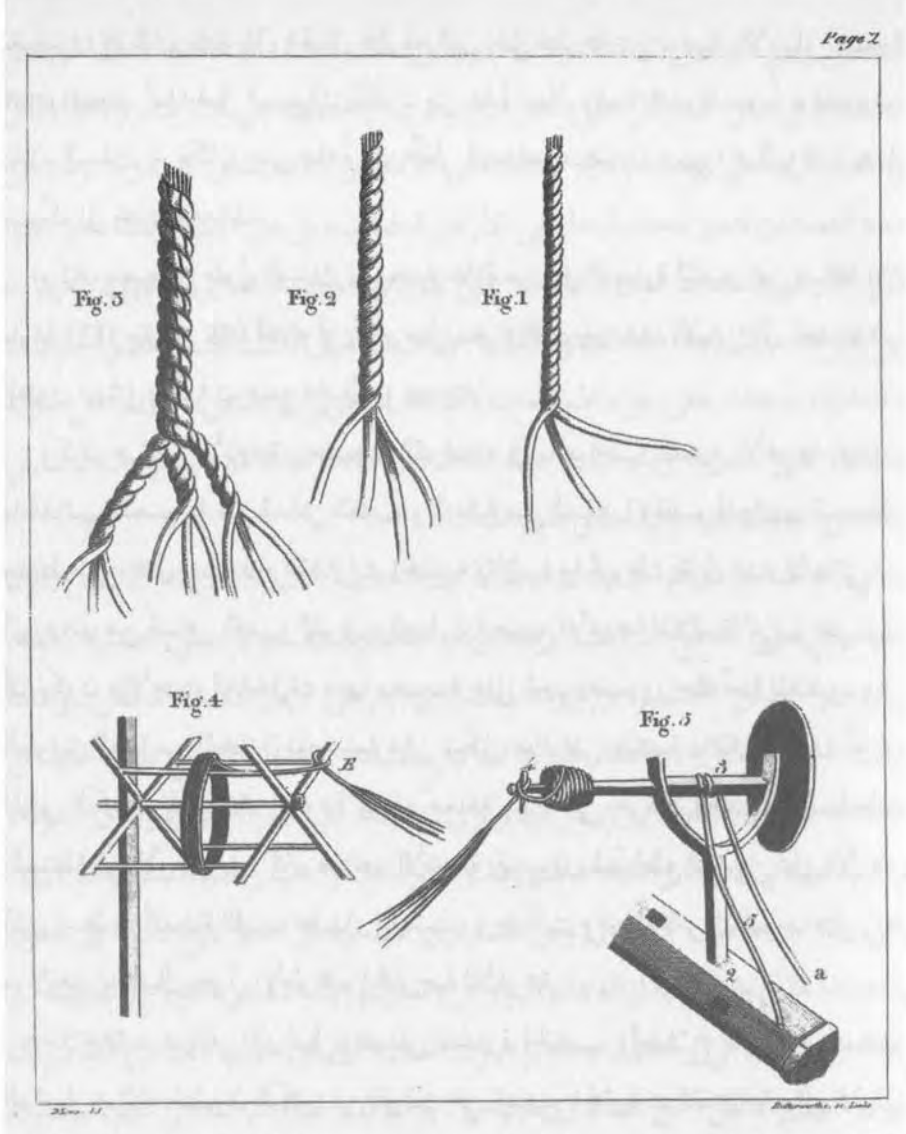
أماكن العمل

امتلأت المساحات الممتدة بمحاذاة الشاطئ بالعديد من السقائف البسيطة التي أُستخدمت كمكاتب ومخازن وملاجئ للعديد من المنشآت التجارية التي ضمتها كلّ مدينة ساحلية. وكان من المعتاد سماع صوت مطرقة الحداد تقرع برتابة على المزاليج والصفائح والسلاسل والأدوات وحزم البكرات والأجزاء الحديدة في الدفة ورماح صيد الحيتان وغيرها من المعدات البحرية المصنوعة من الحديد التي يمتلئ بها دكانه القائم بمحاذاة الشاطىء[5]. وعلى الرغم من إقامة سقائف الحدادين في أماكن بعيدة عن مواقع القنب والكتان لسهولة تعرضهما للاشتعال مما قد يتسبب في نشوب حرائق هائلة على امتداد الشاطئ، إلا أن رائحة احتراق الجمر والفحم تتخلل الأجواء المحيطة وتسري مع اتجاه الريح منبئةً بمصدرها. وعادةً ما يتولى صغار الحرفيين المبتدئين مسؤولية المنفاخ العملاق المسؤول عن إذكاء النار بالهواء لتتوهج مثل عيون الثعابين الأسطورية وسط قطع الحديد السود؛ في مشهد رائع يكمله صوت قطع المعادن الحمر

الملتهبة لحظة غمسها في الماء البارد لمعالجتها وتثبيت قوامها.

أما صانعو السفن، فكانوا أكثر من مجرد نجارين أو صانعي خشب؛ فقد اعتمدوا على خبرتهم في تصنيف مخزون الخشب مهما تعددت أشكاله بدقة شديدة داخل السقائف المصممة خصيصاً لحفظ الخشب وحمايته وذلك بهدف العثور على القطع الملائمة للنشر والنحت والتشكيل لبناء سفن قوية محكمة الصنع قادرة على مجابهة البحر. كما تميز كل منهم بخبرة فائقة في مهمة محددة مثل سد الشقوق، وفرش الألواح، ووصل الأخشاب وتركيب الأشرعة. كما استخدم صانعو السفن ومساعدوهم مصانع السفن - التي عادةً ما تقع بالقرب من الشاطئ - كمكان ملائم لمزاولة عملهم. وكانت منصات السفن الانزلاقية تُصنع من قطع الأخشاب الهائلة المصقولة من أعلى والمصفوفة بمحاذاة الشاطئ، ويفصل بين كل منها مسافة تتراوح ما بين ثمانية إلى تسعة أقدام. وكانت تمتد هذه «المنصات الخشبية» في بعض الأحيان لثلاثين أو أربعين قدماً في عمق الأرض بدءاً من علامة المد العالي. وقد تمت صناعة السفن على سطح هذه المنصات ولتنطلق منها فيما بعد إلى داخل البحر. كما روعي تصميم المنصات بالزاوية الصحيحة وبميل نحو الأسفل وصولاً إلى أعمق جزء من المياه. وقد بُنيت ساحات دائمة من السلال المليئة بالحجارة على حافة المياه بهدف حماية المنصات من تأثير المياه والرياح والمد والجزر[6].

وعلى امتداد منصات صنع الحبال، كانت العديد من المباني البسيطة والضيقة تبنى على مسافة تصل إلى مئات الأقدام. وكانت ألياف القنب الطويلة تنظف وتمشط عبر صفوف المسامير؛ بينما يقوم رجل يدعى الغزّال بلف الخيوط حول خصره والسير إلى الوراء بهدف شد الخيوط وإحكامها في حين يقوم أحد الصبية بتدوير عجلة غزل الخيط. وبعد ذلك، تُلف الحبال وتُغطّى بالقار، ثم تُلف مرة أخرى حول بكرات، وبعد ذلك تترك سنة كاملة حتى تصبح قوية وصالحة للاستخدام. وفي الوقت المناسب، تُركّب الخيوط في ثقوب الصفائح المعدنية الكبيرة وتُشدّ وتُلفّ في صورة جدائل. ثم تُفصل حزم الجدائل حسب الأطوال وتُلف مرة أخرى وفق حجم الحبل أو السلك المطلوب. وبالطبع، مع كثرة غزل الخيوط والحبال وجدلها ولفها، كانت تصبح أقصر



شكل توضيحي لطريقة بسيطة لتصميم الحبال بواسطة إحدى صفائح القرن التاسع عشر؛ مقتبس من دليل أحد البحارة

بشكل واضح. وبالتالي كان إجمالي طول منصات صنع الحبال هو المسؤول عن تحديد الحد الأقصى لطول الحبال التي يمكن لفها، فكانت هذه المباني تمتد لمئات الأقدام في بعض الأحيان.

وكان قُطر الحبل الموجود على الغالبية العظمى من سفن الإبحار يتراوح بين

نقيضين؛ إذ كان يشار إلى الحبال الأرفع التي يقل قطرها عن بوصة بالأشياء الصغيرة small stuff. أما الحبل السميك المكون من عدة حبال رفيعة مجدولة سوياً – المعروف باسم السلك – فكان يعتبر عادةً أكبر قُطر لمنتجات منصات صنع الحبال؛ فقد يصل سمكه إلى عدة بوصات.

وكان مصطلح طول السلك يستخدم عادةً من قبل البحارة للتعبير عن مسافة 200 ياردة (185 متراً أو 608 أقدام أو عُشر ميل بحري). ويعبر هذا القياس إلى حد ما عن الطول الهائل لمنصات صنع الحبال بوجه عام[3].

وكان صانعو الأشرعة يجلسون القرفصاء في مصاطب تصنيع الأشرعة محاطين بالحقائب المصنوعة من قماش القنب والمتدلية من السقف وتضم أدواتهم البسيطة. وفقط من خلال استخدام القفازات الجلدية والإبرة والخيوط، يغزل عدد لانهائي من الياردات من قماش القنب القوي والصلب لتصنيع الأشرعة الملائمة التي يراعى فيها أن تكون «الأجزاء الداخلية» منها مصممة على نحو يضمن رحلة آمنة للسفن. وفي الطوابق العليا من المخازن المصممة على شكل عوارض خشبية مائلة الأسقف أو في المباني الكبيرة المفتوحة، المزودة بمواقد معلقة من أعلى بغرض الحد من المساحات المستغلة من الأرضيات، كان صانعو الأشرعة يقومون بشدّ قطع القماش على الأرض التي بسطت أقمشة القنب عليها، وقصت، وحيكت وفق المقاس المطلوب قبل ربط مزلاجات الحبال حول الأطراف الخارجية للأشرعة.

أما محلات صانعي البراميل، فتمتلئ بنشارة الخشب وأضلاع البراميل. فصانعو البراميل هؤلاء يقضون الكثير من الوقت في تصنيع الحاويات المفتوحة مثل الأواني والدلاء، كما كانوا خبراء في تصميم مجموعات كاملة من الأنواع الخاصة من الحاويات مثل: البراميل الصغيرة، والأسطوانات، والبراميل الكبيرة. وبعض هذه الحاويات لا يتعدى الشكل التقليدي للبراميل المستديرة المغلقة التي تُعبأ بالمنتجات والبضائع الضعيفة والهشة وسط القش الذي يحميها ويسهّل عمليات شحنها. أما بعضها الآخر فامتاز بأنه مضاد للمياه مما يضمن الحفاظ على جفاف البضائع المشحونة طوال الرحلة. وأخيراً، هناك القطعة الفنية التي لا يبدع فيها إلا فئة قليلة من صانعي

البراميل وهي البراميل المانعة للمياه أو البراميل الخشبية فائقة الإحكام. فتلك البراميل تستخدم في نقل السوائل على نحو يمنع تسربها ويحميها من التلوث. وكان شكل البراميل فريداً في تصميمه، إذ يعتمد على الأقفاص والصناديق الصغيرة. ولم تكن هذه الصناديق تتميز باستقرارها على الأرض فحسب، بل من السهل أيضاً دحرجتها على الأرض لمسافات قصيرة اعتماداً على جوانبها المنحنية، مما يوفر مجهود العربات أو الشاحنات المزودة بعجلات وتكلفتها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن تصميم الحاويات المستديرة يساعد على ملء المساحات المتاحة للتخزين بالكامل، خاصةً في حالة وضعها على جنبها. وقد أثبتت هذه الخصائص فائدة هذه البراميل والحاويات في الأماكن الضيقة الموجودة أسفل ظهر المركب.

وكان صانعو البكرات ينحتون البكرات الخشبية الكبيرة اللازمة لتحميل المؤن والبضائع على أسطح المراكب والسفن. والنحاتون يصنعون حلى خشبية رائعة، وحواجز السفن الخشبية، ورؤوساً للصواري بغرض تزيين مقدمة السفن. وعادةً كانت أشكال التزيين المتبعة خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر غاية في الفخامة لدرجة البذخ. ورؤوس الصواري تتخذ شكل الجنرالات، ورجال الدولة، والسيدات، والهنود. وأحياناً بعضها يصور زوجات وبنات ربابنة السفن وملاكيها. وفي حالات خاصة، كانت رؤوس الصواري تصمم على نحو يتيح فكها إلى أجزاء منفصلة؛ مما يتيح إمكانية إزالة هذه الرؤوس وتخزينها بأمان بمجرد خروج السفينة من الميناء وانطلاقها في رحلتها. وعند وصول السفينة إلى أي ميناء، كان من الممكن أن يقوموا بتغيير شكل رأس الصاري. فالبحارة يؤمنون بالخرافات بشكل كبير، يخافون من أن يكون رأس الصاري المكسور دليلاً على احتمال مواجهة المشكلات أو المتاعب. وهذه المعتقدات هي أيضاً السبب الرئيسي وراء عدم طلاء رؤوس الصواري باللون الأسود.

المنازل

على الرغم من امتلاء المدن الساحلية بالأكواخ والسقائف، إلا إنه كان هناك أيضاً

صفوف من القصور التي تبنى خصيصاً من أجل مالكي السفن وربابنتها. وأولى المنازل الكبيرة كانت تبنى بوجه عام بجوار الماء في مواجهة أرصفة سفن ملاكها وأحواضها. وبعيداً عن ضوضاء وصخب تلك الأرصفة، ولكن على نحو قريب بالقدر الذي يسمح بمراقبة أنشطة العمل ومتابعتها، تقام هناك مجموعة من المنازل الحديثة التي تحاط عادةً بمروج وحدائق مليئة بالأزهار والأشجار الجميلة.

ومن السمات المميزة للعديد من هذه المنازل الشرفة المسطحة التي كانت تبنى على سطح المنزل وتحاط بدرابزين مزخرف؛ فقد كان هذا التصميم يتيح المجال لرؤية الميناء بالكامل، بالإضافة إلى إمكانية مشاهدة صواري السفن والمراكب القادمة مبكراً وبمجرد ظهورها في الأفق. وفي الواقع، قد تكون فكرة هذه الشرفات قد جاءت من جزر الكاريبي التي كانت تبني هذه الشرفات بهدف الاستمتاع بنسيم البحر. وكان الصعود إلى هذه الشرفات يتم بواسطة سلم وباب منزلق مما كان يعد من أسرع طرق السيطرة على حرائق المداخن، ومن المعتاد أن تترك دلاء الرمل أو الماء أسفل السلم وفي متناول اليد تحسباً لمثل هذه الحوادث.

وفي الوقت الذي يكون من المتوقع فيه وصول سفينة الزوج إلى الميناء، كان أحد المشاهد المعتادة وقوف الزوجة في الشرفة وحركتها ذهاباً وإياباً على أمل أن تلمح سفينة الزوج بمجرد أن تلوح في الأفق. وقد تسببت رؤية النساء يجلسن في الشرفة وحدهن بعد فترة طويلة من الوقت المتوقع لوصول السفينة في إطلاق اسم «ممشى الأرامل» على هذه الشرفات.

والطبيعة الاقتصادية والمادية للمدن الساحلية تفرض على الجميع معرفة بعضهم بعضاً والتعرف على مساهمة كل منهم في حياة المجتمع ككل؛ ولكن قلة منهم فقط هم من كانوا يقيمون علاقات وصداقات مع من لا يشاركونهم العمل في المهنة نفسها. فالبحار الذي كان يعجز عن التحدث مع الربان على سطح السفينة لم يكن يتوقع وجود أي شكل من أشكال التعامل بينهما إذا تقابلا في شوارع المدينة. وترتّب على ذلك نشوء نوع من الهرمية الاجتماعية جعلت من الربابنة وبناة السفن والمصرفيين وضامني السندات والوكلاء وغيرهم من الخبراء الطبقة الأرستقراطية في المجتمع.

وكانت منازل «الأسر الأولى» تنعم بالعديد من المميزات من إكسسوارات وديكورات؛ فالأسوار الجميلة تحيط بالحدائق الممتلئة بزهور النجمة الصينية والورود والسوسن النهاري ونبات الفاوانيا ونبات الغرنوقي. كما أن الممرات والمماشي تقام عبر الحدائق العامة، بينما البحارة يعتبرون الطرقات الممتلئة بالأشجار الخضراء المصطفة على الجانبين بمثابة رحلة شيقة وممتعة وصولاً إلى المدينة. وفي الداخل، الغرف الواسعة مليئة بأفخم أنواع الخزف الصيني والأحجار الملساء المنحوتة والحرائر المطرزة الفخمة والأثاث المصنوع من خشب الساج الذي يأتي على متن السفن القادمة من الشرق. كما أن غرف الطعام تصمم وفق أحدث التصميمات وأجملها.

وفي استرجاعها لذكرى رؤية ردهة منزل عمها الذي كان يعمل ربان سفينة تعمل في مجال صيد الحيتان، كتبت كريستين بيز تقول: «كانت ردهة المنزل تجمع بين جو السفر والمغامرة والرومانسية والشرق. فأولاً كان هناك بالطبع كراسي تشبينديل – «Chippendale» الصينية المغطى ظهرها بالأوشحة والمنجدة بالقماش المطرز. والستائر الأنيقة تتدلى من أعلى النوافذ العالية فوق الأرضيات المغطاة بالسجاد القادم من بروكسيل ... وتحت إحدى النوافذ، كان يوجد صندوق خياطة صيني مليء بالعديد من الأدوات العاجية الصغيرة التي تدخل الفرحة والبهجة إلى قلب الخياطة الماهرة.

إلا أن طاولة الطعام الشبيهة بذيل الطاووس هي ما أعطى المكان فخامة من نوع خاص[7]. كما اعتاد الربابنة العائدون من البحر أن يحضروا معهم أيضاً منتجات متميزة مثل الأناناس، حتى أصبح من العادات الموروثة في المكان وضع ثمرة أناناس على البوابة الأمامية أو باب المنزل لإخطار الزوار بعودة الربان. وانطلاقاً من هذه العادة، أصبحت ثمرة الأناناس رمزاً للضيافة وعادة متأصلة حتى اليوم.

الباحات الخلفية

وعلى النقيض تماماً من مستويات السكن والإقامة الفخمة سابقة الذكر، كانت هناك متاهات من الأزقة والحواري تحيط بأحواض السفن، أو تمر عبر مناطق المخازن. وكانت منطقة الباحة الخلفية للشواطئ عرضة عادةً لوجود برك راكدة،

وحشرات وبائية ضارة، وروائح كريهة في حالات انخفاض المد والجزر حتى أصبح مصطلح «الباحة الخلفية» يطلق على أي مكان يعتبر متدهوراً على المستوى الثقافي والاجتماعي؛ كما كان يطلق عليه أيضاً الأخضر الباهت. وتلك المناطق تعج بالسكان الفقراء والأكواخ والحانات والمتاجر من أصحاب السمعة الضعيفة والرديئة.

كما انتشرت متاجر الرهن في المنطقة، وعدّت الكرات الذهبية الثلاث المعلقة خارج المتجر دليلاً على أن مالكيه على استعداد لرهن كل شيء بدءاً من محارات بحر الجنوب إلى حربون الإسكيمو. واعتاد مرتادو هذه المتاجر على أن يجدوا أغرب الأشياء الآتية من مختلف أرجاء الكرة الأرضية، بالإضافة إلى أشياء من صنع البحارة يصممونها خلال أوقات فراغهم. «فخلف منضدة البيع، ثمة مختلف أنواع الأشياء مرتبة ومصنفة ومنها: القبعات والقلنسوات، والمعاطف والبنادق والسيوف والعصي والخزائن والخرائط والكتب والمكاتب، وغيرها من الأمور المختلفة والمتنوعة. وداخل خزانة زجاجية، يوجد العديد من الساعات والأختام والسلاسل والخواتم ودبابيس الصدر وغيرها من قطع الحلي»[8].

كما انتشرت في الباحة الخلفية متاجر الخياطين - أو بالأحرى تجار الملابس الرخيصة الجاهزة - التي كانت تبيع للبحارة حقائب تحتوي على ملابس للبحر وبعض القطع التي قد تناسبهم خلال رحلتهم التالية. «لقد أصبح هؤلاء اللصوص بمثابة نوع من الضمان لتأمين وصول البحارة الجدد إلى سطح المركب وإمدادهم بالملابس الملائمة في مقابل راتب ثلاثة أشهر على الرغم من بنود قوانين البحرية الخاصة بالملبس»[9]. فبعد إرهاق البحارة المخدوعين بشرب الجعة حتى الثمالة، كانت الصفقة تتم، ثم يذهب أولئك التجار الجشعون إلى ربان السفينة ليقدموا له فواتير شراء الملابس والشراب ويطلبون منه سدادها من مرتبات البحارة. وفي بعض الحالات، كان يُمنح جزء كبير من المبالغ الزائدة لربان السفينة بغرض تضليله عن الحقيقة وتغاضيه عنها في حالة معرفته بهذه الحقيقة. وإمعاناً في الظلم والجور، كان البحارة يكتشفون بعد إبحار السفينة أن الحقائب لا تحتوي سوى على بعض الملابس الرثة، وبعض قطع الحجارة، حيث اعتاد التجار تغيير السلع التي اتُفق عليها سراً قبل تحميل الحقائب على سطح السفن. وكانت

تلك الحوادث كثيرة ومعتادة حتى إنه جاء ذكرها في إحدى الأغنيات:

ما أتذكره بعد ذلك أنني استيقظت في الصباح
على بعد ثلاث ياردات في اتجاه جنوب كيب هورن
ومعي معطف مطر من الجلد الأملس وجوربان
وحقيبة بحر كبيرة وجميلة مليئة بالحجارة [01]

وحتى جنود الأسطول على متن السفن الحربية كانوا يحرصون على ضمان إنجاز كافة الأمور على نحو عادل ومنصف. «فكان يجب على ربان السفينة البحرية، عند الصعود على متنها، أن يتحقق من ملابسه كي يتأكد من أن عدد القطع المطلوبة صحيح». ولكن لسوء الحظ، لم تكن جودة الملابس من الأمور التي تهتم بها اللوائح. ولذلك كانت النتيجة الطبيعية هي رواج باعة الملابس الرخيصة «ففي حين كان يُسلّم العدد الصحيح من قطع الملابس وبالشكل المطلوب، فقد كانت تُصنّع من خامات يمكن القول إنه لا يمكن الحصول عليها في أي مكان آخر سوى تلك المؤسسات التجارية الخاصة بأولئك اللصوص الذين يشتغلون بالتجارة في تلك المستلزمات الرديئة»[11].

ونظراً إلى أنه قد شُحن على إحدى السفن الحربية الأمريكية لأول مرة وهو صبي صغير، اكتشف تشارلز نوردوف مدى رداءة حقائب الملابس التي يبيعها تجار الملابس الرخيصة. «كانت كنزات وبناطيل البحارة البيض تصنع من الخيش الأصفر الذي يتسم نسيجه بعدم القدرة على حمل أي شيء حتى وإن كان بعض حبات البازلاء؛ وهو ما يعني أنه لا يمكن لأحد أن يضمن صمود هذه الملابس بعد أول غسلة. وبدلاً من مناديل الرقبة الحريرية السوداء والأزرار اللامعة، أي تلك الملابس الأنيقة والفخمة المميزة لرجال الجيش والبحرية، كان الجنود يحصلون على خرق الخيزران البالية والأحذية المصنوعة من الورق البني المدهون التي تتغير ألوانها قبل ملامستها مياه البحر المالحة أو قطرات ندى الصباح الباكر»[12]. وفي اليوم التالي، كان يُستدعى الشبان أمام الملازم الأول لسؤالهم من قبل القائد المسؤول – شريك باعة الملابس الرخيصة – عما

إذا كانوا راضين عن الملابس التي زُوّدوا بها أم لا. «وقد كان هذا القائد قد أمرني مسبقاً أنه يجب أن أقول إنها تلائمني وأخبرني أنني إن لم أفعل، فسأُرسل إلى الشاطئ مرة أخرى، وبالتالي كنت لا أتردد في التعبير عن رضائي التام بها والاعتراف بأنها رائعة ومناسبة للغاية»[13].

وكانت النزل الخشبية تشكل جزءاً كبيراً من منطقة الأخضر الباهت – «Fiddler's Green». وأفضلها يدار من قبل البحارة السابقين الذين تقاعدوا من حياة البحر المرهقة والمتعبة. ويقدمون للبحارة كل ما يحتاجون إليه من سرير مريح، وطعام شهي، وبعض المشروبات الجيدة. وقد شاعت أيضاً نزل أخرى من نوع مختلف؛ فقد كانت السمات الأساسية لها هي وجود حانات ومجموعة من السيدات سيئات السمعة أو بعض فتيات الليل المقيمات من السكان المحليين. والغرف مزودة بفرش مصنوع من القش يغطي الأسرة البسيطة إلى جانب منضدة رديئة وكرسي أو اثنين. ومستوى الطعام المقدم موضع شك، في حين يُغشّ الشراب بالماء. والبحارة الذين يترددون على هذه الأماكن بصورة متكررة يقعون ضحايا شخصيات متواطئة يعرفون باسم المتواطئين، وتتمثل مهمتهم الأساسية في العثور على عمالة للسفن التي تحتاج إلى بحارة. وبعض هذه النزل سيئة السمعة تقام فوق مياه البحر وتحتوي على باب سريّ منزلق يتيح لهؤلاء المتواطئين فرصة تهريب البحار المخدر إلى قارب يقف بالأسفل.

ولقد لخص المؤلف هيرمان ملفيل جميع أخطار البحار والمدن الساحلية قائلاً: «إنها تشكيلة من القروش البرية وفئران الأرض وغيرها من الطفيليات التي تخدع البحارة قليلي الحيلة. فمن خلال لعب دور المالكين وباعة الثياب وأصحاب الحانات والمتواطئين وسكان النزل الخشبية، كانت تلك القروش البرية تغوي البحار في حين تقوم فئران الأرض وباقي الطفيليات بالقضاء على كل مليم بجيوبه»[14].

المدن الساحلية والعالم الجديد

من بين جميع الدول الأوروبية الأولى التي استعمرت العالم الجديد، كانت إسبانيا الأفضل فيما يتعلق بالتفوق الطبيعي للعديد من موانئها. فقد أصبحت كل من هافانا

- «Havana»)، وسان خوان - «San Juan»)، ونومبر دي ديوس - «Nomber de Dios» (أو بورتوبيلو - «Portobelo»)، وباناما سيتي - «Panama City»)، وكالاو - «Callao») (بالقرب من ليما - «Lima»)، بيرو)، وفيراكروز - «Veracruz») - من أهم الموانئ على الإطلاق. ففي داخل هذه الموانئ، تخضع السفن لعمليات الفحص والصيانة ويعاد تزويدها بالمؤن والمخزون البحري وتحميلها بالسلع. كما كانت توفر ملجأ للسفن العاطلة والمتضررة نتيجة العواصف. وفي كل مرة حكم فيها التاريخ أن يتعرض أحد هذه الموانئ لغارات الأعداء، أثبتت قواه الدفاعية بسالة أكدت أن قدراتها العسكرية لا تقل عن قدراتها الاقتصادية والجغرافية.

وقد أصبحت فيراكروز مقر النائب الملكي في إسبانيا الجديدة. وقامت جزيرة سان خوان دى ألوا القاحلة الصغيرة، المقابلة لفيراكروز، فضلاً عن المدينة ذاتها، بتوفير كافة المرافق اللازمة للميناء. وعلى الرغم من ضعفها العسكري الأساسي نتيجة موقعها المكشوف في خليج المكسيك، كانت هذه الجزيرة قادرة على توفير المياه ذات العمق الملائم لمرور السفن وإبحارها في اتجاه الشاطئ. وعلى الرغم من أن الجزيرة كانت بمثابة درع دفاعية ضد الرياح الشمالية العاتية القادمة، بني حائط بحري ضخم لتأمين أكثر من عشرين سفينة كبيرة على امتداد ساحلها الجنوبي. وكانت البضائع تنقل إلى فيراكروز بواسطة الزوارق البخارية ومراكب الصنادل والمراكب الخفيفة.

أما نومبر دي ديوس على الجانب الكاريبي من برزخ باناما، فقد اعتبرت الميناء الأساسي للثروات البيروفية القادمة إلى اليابسة من المحيط الهادئ، إلا أن كل الإقليم المحيط بالميناء كان يعتبر ملكاً للإسبان. وأثبتت باناما سيتي على جانب المحيط الهادئ من البرزخ، أنها أكثر جفافاً وأفضل ضيافة. أما قرطاجنة دي إندياز على ساحل كولومبيا، فكانت من أفضل الموانئ الطبيعية في العالم الجديد. ومثل ميناء قرطاجنة المتوسطي في إسبانيا التي حصلت على اسمها منه، تحمي الجزيرة مصب الخليج الكبير الذي ترسو فيه السفن بأمان. وقد أثبت مناخ قرطاجنة دي إندياز أنه الأقل ضرراً بالنسبة للأوروبيين المقيمين في الكاريبي.

وكان ميناء سان خوان في بورتوريكو من أكثر الموانئ شرقية في منطقة الكاريبي؛

وهو ما أهله لحماية مدخل الكاريبي والعمل كآخر ميناء للشحن الخارجي. ويعد واحداً من أفضل الموانئ المحصنة التي بناها الإسبان. فقد تمتّع نظام الحصون التي تحمي الميناء بدرجة عالية من المناعة. فقد أخفق العديد من الهجمات التي تعرضت لها بورتوريكو في مطلع القرن السابع عشر من قبل القوات الهولندية والإنجليزية في القضاء على القدرات الدفاعية الإسبانية القوية.

وكانت هافانا أفضل ميناء على مستوى جميع أجزاء أمريكا الإسبانية. وقد تكون مدخله من مصب ضيق يمكن غلقه بواسطة سلسلة كبيرة وتتم حمايته من خلال المدافع المقامة على الشواطئ. وفي الجهة المقابلة من مبنى قلعة مورو انتصبت قلعة بونتا المهيبة، وفي الميناء نفسه تمركزت قوات كابان الدفاعية وقلعة أتاريس. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى امتداد القرن الثامن عشر، كان يعتبر ميناء هافانا واحدً من أفضل أفنية السفن في العالم في مواجهة منافساتها الأمريكية. وكانت السفن الحربية الإسبانية التي تبنى في ممرات هافانا الأربعة «تحمل معها سمعة قوية وطيبة وقوة هائلة وضخمة» كما كانت محل حسد باقي ساحات السفن الإسبانية في أوروبا[15].

موانئ أمريكا الشمالية التجارية

تعرف المستكشفون الأوائل على ساحل نيو إنجلند وطبيعته وما يمثله، ببطء وعلى مراحل. فقد تكوّنت جغرافيا الشريط الساحلي من خلال زحف لوحين جليديين على الأقل خلال حقبة ما قبل التاريخ. وقد وصل اللوح الأول إلى قارة أمريكا الشمالية ودخلها من نقطة توجد اليوم في ولاية ويسكنسن وخلفت رواسبها - ركام جليدي يتكون من رمال وأحجار وجلمود - على حدود الطرف الأقصى من القارة. وقد شكل ذلك الغالبية العظمى من واجهة لونج آيلند المطلة على المحيط الأطلسي. وذاب هذا اللوح الجليدي منذ أكثر من 50,000 سنة. وقد خلف تكوين جليدي آخر - أقرب زمنياً - تأثيراً واضحاً لكن أقل درجة من اللوح الأول، حيث خلف رواسبه على امتداد خط من التلال المنخفضة الممتدة على طول شاطئ لونج آيلند ناحية البر الرئيسي لمونتوك بوينت، مروراً ببلوك آيلند، وقاطعاً لجزيرة مارثاس فينيارد ونانتوكيت،

ومتجها شرقاً إلى المحيط ليكون ضفة جورجيس. ولقد تسببت المياه الذائبة من هذا الحدث الجليدي في تقعير وديان أنهار كينيبيك وميريماك وكونيتيكت، كما شكلت الجزء الأكبر من البحيرات العظمى. كما ساهمت تلك المياه في رفع منسوب مياه البحر وتكوين مجموعة جزر - مثل تلك المحددة لميناء بوسطن - من سلسلة من التلال التي غرقت بشكل جزئي. وقد شكلت حركات المد والجزر على مدى الـ 15,000 سنة التالية الشواطئ الهادئة وسواحل لونج آيلند المواجهة للمحيط الأطلسي، كما كونت شكل الخطاف المميز لمنطقة كيب كود.

ويعتبر الشريط الساحلي لنيو إنجلند الموجود إلى جنوب كيب كود «الأكثر تغيراً في أمريكا الشمالية». فالمزيج الذي يجمع بين الأمواج التي تحركها الرياح، وتنوع حركة المد والجزر يجعل البحر في حالة حراك دائمة ومستمرة. فحركة المد والجزر وحدها تتدرج من المسافات القصيرة التي لا تتعدى ثلاثة أقدام وبين المسافات شديدة الطول التي تصل إلى ثلاثين قدماً بامتداد الشاطئ. وفي الممرات الضيقة، كما هو الحال في الطرف الشرقي من لونج آيلند، تتزايد قوة المد والجزر الذي يضرب البرّ الرئيسي حيث تصل إلى ما يقرب من 6 عُقَد. وعلى الرغم من ذلك، فجزء كبير من الشريط الساحلي الجنوبي محمي بالحواجز الموجودة في كل من لونج آيلند ونانتوكيت ومارثاس فينيارد. وفي شمال كيب كود، يعتبر الساحل مفتوحاً ومعرضاً لعمليات الإتلاف التي يتسبب فيها المحيط الأطلسي والقادمة من الطرف الشمالي الشرقي (وبالتالي، كان يُستخدم مصطلح الشمالي الشرقي كناية عن هبوب عاصفة مدمرة). ويمكن ليوم أو يومين من الطقس السيئ أن يتسببا في تجميع المياه قرب الشواطئ مع تزايد عدد الأمواج وقوتها في المحيط. أما الهواء الرطب الدافئ القادم من الجنوب فيُبرّد في صورة ضباب غير قابل للخرق من قبل المياه الباردة لتيار اللابرادور - («Labrador Current»)؛ مما يمنح ساحل نيو إنجلند إحدى أهم وأفضل سماته على الإطلاق. وحتى يزول الضباب بفعل أشعة الشمس، يتحرك البحارة بحذر شديد خوفاً من الأحجار غير المرئية والمياه الضحلة المنتشرة على طول الساحل[16].

وكانت أساطيل الصيد التابعة للعديد من الدول الأوروبية تلقي شباكها وخطافاتها

في مياه شواطئ نيو إنجلند. فيؤسس بعضها مراكز مؤقتة على الجزر المتفرقة بهدف تجفيف السمك الذي يُصاد ويُملّح. وآخرون يقضون فترة الشتاء هناك. ولم يكن الإنجليز يرحبون بالصيادين الأجانب نظراً إلى أنهم كانوا يدعون ملكيتهم للمنطقة الممتدة من ماين إلى فيرجينيا. ولم تكن إنجلترا تحلم بالاستيلاء على كافة خيرات البحر فحسب، بل أيضاً على مختلف أنواع شجر الغابات مثل تلك المستخدمة في صناعة الألواح، وأضلاع البراميل، إلى جانب خشب الصنوبر. هذا بالإضافة إلى تشكيلة متنوعة من البضائع والسلع التي تتشابه في القيمة وتتضمن الفراء والأشنان أو البوتاس وزيت التربنتينة والشراب المقطر.

وحتى حقبة 1760، كانت مدينة نيوبورت، في رود آيلند، الميناء الأول في نيو إنجلند. وبالفعل، كانت تشكّل أحد أبرز الموانئ على مستوى أمريكا الشمالية خلال القرن الثامن عشر. وكان هذا النجاح الواضح والملموس النتيجة الطبيعية لمنهج «التجارة الثلاثية». فقد مارس عدد من أبرز تجار نيوبورت تجارة العبيد مع جزر الهند الغربية. أما دبس السكر – الذي يستورد من الجزر – فكان يقطر في نيو إنجلند ويحول إلى شراب مسكر. وهذا الشراب سلعة قيمة يمكن الاستفادة منها في صفقات تجارة العبيد على الساحل الغربي لأفريقيا. ثم بعد ذلك، يباع العبيد إلى مالكي معامل السكر في الجزر من خلال الخطوة الأخيرة لثلاثية التجارة. وفي إحدى المراحل، واجهت نيوبورت منافسة من قبل تشارلستون في ساوث كارولينا فيما يتعلق بعدد النخاسين الذين كانوا يعتبرون البلدة الميناء الأخير لرحلاتهم. وقد اعتُبرت تجارة العبيد مخالفة للقانون من خلال عقد اتفاقية متبادلة مع بريطانيا، وأصبحت نيوبورت تعتمد على مدن وبلدات أخرى في نيو إنجلند من أجل الحصول على المنتجات التي يمكن تصديرها.

وفي النهاية، تراجعت مكانة نيوبورت بين ممارسي الأنشطة البحرية المختلفة وحلت بروفيدانس، في رود آيلند، محلها. وتركزت صناعة النسيج القطني الأمريكي – المؤسسة في نهاية القرن الثامن عشر – في المنطقة التي يخدمها ميناء بروفيدانس مما شكّل ضمانة كافية لاستمرار معدلات النمو في البلدة. وتمتعت بروفيدانس، بحكم موقعها على البر الرئيسي على رأس الخليج الكبير، بشبكة اتصالات واسعة مع

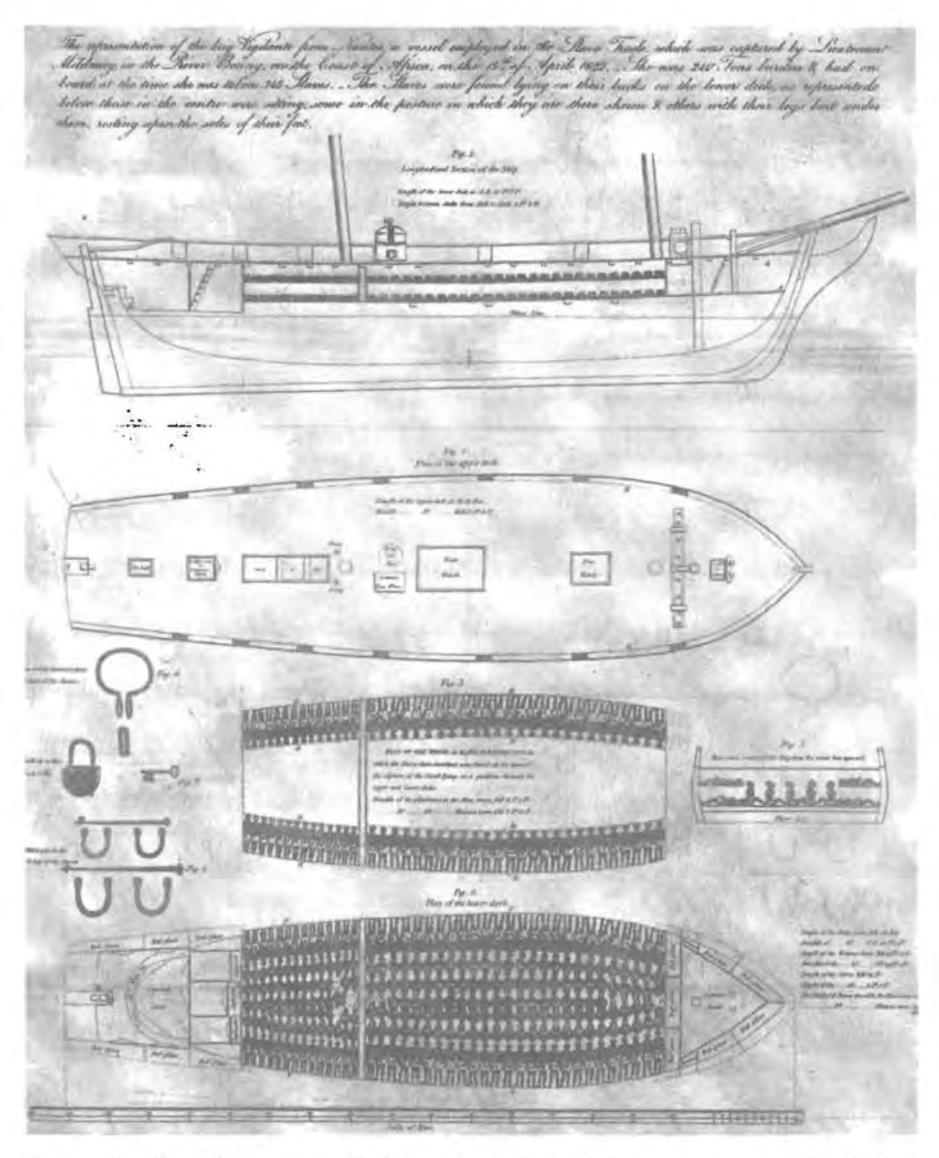
البلدان المحيطة مقارنةً بعلاقاتها مع جزيرة نيوبورت. كما ضمت المدينة عدداً وافراً من مصانع النسيج التي تدار بالماء والممتلئة بماكينات الغزل والنسيج، بالإضافة إلى المصارف وغيرها من المؤسسات التجارية. وناحية الشرق، واصلت موانئ نيو بدفورد وبارنستابل وبلايموث ونانتوكيت الازدهار من خلال مواصلة الأعمال التجارية التقليدية من صيد الأسماك والحيتان.

بوسطن وسالم

كانت كل من بوسطن ونيويورك من الموانئ شديدة التنافسية. ففي نهاية القرن الثامن عشر، كان الشريط الساحلي للونج آيلند يوصف بـ «برميل كبير من الشراب الجيد المغلق من الطرفين، وتقف كل من بوسطن ونيويورك عند أحد الأطراف وتسحب البرميل ناحيتها» [17]. وعدد السفن التي تبدأ رحلاتها من نيويورك يناهز ثلاثة أضعاف الأعداد التي تنطلق في رحلاتها من ميناء بوسطن. ومع ذلك، ظلت بوسطن تمثل قلب الحياة البحرية في نيو إنجلند ومحورها. ونجحت المدينة والبلدات المحيطة بها في شمال الرأس في السيطرة على حركة التجارة بالمنطقة. وفي عام 1807، تفوق إجمالي عائدات عمليات الشحن التجاري في بوسطن على إجمالي عائدات الثلاثة موانئ التالية لها في نيو إنجلند؛ وتحديداً بورتلاند وسالم ونيوبري بورت بالترتيب وفق الحمولة بالطن. وعلى الرغم من ذلك، كانت موانئ بوسطن التابعة (بورتسموث في نيوهامبشاير، وجلوسيستر وماربلهيد في ماساتشوستس) بالإضافة إلى موانئ «داون إيست» في ماين وموانئ لونج آيلند في نيو لندن ونيو هيفين، كونتيكت، قد نجحت في تطوير التعاون التجاري المتبادل من خلال عقد صفقات الأعمال ليس فقط مع أوروبا ولكن أيضاً مع جزر الهند الغربية والأقاليم البحرية في كندا.

ويمكن أخذ سالم، ماساتشوستس، كمثال في هذا المجال؛ فنظراً إلى أنها من المناطق المحاطة بمساحات هائلة من الغابات والبراري، فقد وجهت كافة أنشطتها نحو البحر خلال القرن الثامن عشر بهدف تحسين مستوى الحياة وزيادة معدلات الرفاهية.

واعتبرت سالم، ماساتشوستس من أكثر الموانئ ازدحاماً في مختلف أنحاء أمريكا



رسم تخطيطي لسفينة عبيد فرنسية استولي عليها عام 1822. وكان على متنها 345 عبداً أفريقياً في الجزء السفلي من ظهر السفينة عند الاستيلاء عليها.

خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر. وفي حقبتي 1820 و1830، كانت تلي كلاً من نيويورك وبالتيمور في الترتيب فيما يتعلق بالقيمة الدولارية لحجم تجارتها. وبنيت أحواض بناء السفن في سالم في وقت مبكر جداً.بمجرد أن استقرت الأوضاع

في المدينة. كما كان هناك أعداد كبيرة جداً من بناة السفن على امتداد الخليج في شارع نورمان، حتى إن انتشار ضجيج المطارق الحديدية والخشبية فيها أكسبها اسم بؤرة المطارق – «Knocker's Hole». وكانت البيوت الأولى تبنى بالقرب من الشواطئ في مواجهة أرصفة التحميل وورش البناء. وخلال الثورة الأمريكية، احتضنت سالم 158 سفينة حربية مسؤولة عن مهاجمة الأعداء وأعمال القرصنة. وكان ريتشارد ديربي وحده يمتلك 25 سفينة منها، مما جعله يخرج من فترة الحرب حاملاً لقب أحد أغنى أغنياء نيو إنجلند. وفيما بعد، أسس أحد أبنائه مدرسة ملاحة لتعليم وتدريب ضباط السفن وضباط الصفوف البحرية والتي تخرج فيها العديد من أشهر البحارة في سالم.

ولقد كانت الأعمال التجارية مع الشرق سبباً رئيسياً في الثروة الضخمة التي حققتها سالم، وذلك بسبب السفن القادمة من جزر الهند الغربية التي ترسو أحياناً في أرصفة التحميل. وقد سجلت مصلحة الجمارك دخول أكثر من ألف سفينة إلى الميناء محملة بتجارة تقدر بـ 7 ملايين دولار خلال الفترة من عام 1800 إلى عام 1810. وكانت المخازن تمتلئ بالأقمشة الحريرية ومختلف أنواع الشاي من الصين، والفلفل من سومطرة، والقهوة من الجزيرة العربية، وشحوم الحيوانات من مدغشقر، والقنب من لوزان، والقطن والأقمشة من بومباي، وزيت النخيل من غرب أفريقيا. كما شق كل من التين والزبيب من منطقة البحر المتوسط، والنبيذ والزيتون من البرتغال، والعاج من زنجبار، طريقه إلى مخازن سالم العامرة.

وقصر عدد كبير من تجار سالم وبحارتها تجارتهم على الخزف الصيني، على الرغم من الطبيعة الهشة والضعيفة لهذه البضائع. فبمجرد الانتهاء من لفها ووضعها في الصناديق، كانت تُخزّن في أعمق أجزاء السفينة التي كان من الممكن أن تتسبب رطوبتها في إتلاف نوعيات أخرى من البضائع. وكانت صناديق الخزف تعمل كنوع من ثقل الموازين وفرشة جيدة تُحمّل باقي السلع فوقها. وهناك ما يمكن وصفه بأنه «سوق شديد النهم للخزف الصيني البراق وشبه الشفاف»، وكان الحصول على البضائع الواردة من الصين «أمراً يثير غيرة الآخرين وحسدهم»[18].

واشتهر إقليم كانتون بمشغولات الخزف التي تُصنع على بعد أميال عديدة في قلب الصين. فلم تكن مدينة كانتون الساحلية إلا مجرد منفذ تجاري تزوره السفن التجارية الأمريكية بصورة دائمة ومتكررة. واعتاد سماسرة كانتون، الذين يدركون حجم الطلب المتزايد على هذه البضائع، على نشر إعلاناتهم في الصحف الأمريكية. وفيما يلي مثال عن تلك الإعلانات نُشر في صحيفة بروفيدانس جازيت – «Providence Gazette» في مايو 1804:

يام شينجوا – «Yam Shingua»، تاجر خزف صيني في كانتون، يرغب في إعلام التجار والمسؤولين عن تحميل السفن والربابنة الأمريكيين بأنه يوجد لديه أفخم مشغولات الخزف الصيني المصنوعة وفق أفضل الطرق وأحدثها، والمزينة بأفضل الديكورات والإكسسوارات والألوان (حسب الطلب) والتي تناسب مختلف الأذواق والاحتياجات. ونحن مسؤولون عن تطبيق كافة شروط الاتفاق بمنتهى الدقة والالتزام. كانتون (الصين) 8 يناير 1804 [19].

ومع مرور الزمن وتزايد معدلات النمو والتطور، ترك أغنى التجار وأصحاب السفن في سالم المنازل المزدحمة والخالية من الأشجار الموجودة في منطقة أرصفة التحميل وانتقلوا إلى المنازل الفسيحة ذات الحدائق الخلفية في المنطقة المحيطة بميدان واشنطن. وأصبحت المنازل المكونة من ثلاثة طوابق والمبنية من حجارة الفليمينج والتي تحتوي على أربع غرف، الأسلوب المعماري المنتشر في تلك الفترة. والأبواب الأمامية تصمم على شكل قوس وتزين بالنوافذ المروحية والأضواء الجانبية. وكانت أعمدة الزينة تضيف قدراً من الفخامة والثراء على ممرات المداخل. وفي الداخل، كان التأثير الشرقي شديد الوضوح. فالسيدات والبنات، اللاتي يرتدين الملابس الحريرية الأنيقة المطرزة بالخيوط الذهبية مع الإكسسوارات اللؤلؤية المصقولة، يقدمن شاي هايسون في أطقم الشاي المصنوعة من الخزف الصيني والمستوردة من كانتون. كما أصبحت هذه المنازل أشبه بصالات العرض المزينة بالمفروشات المصنوعة من خشب

الساج والكافور والصندل. والسجاجيد الشرقية تزين الأرضيات، بينما تمتلئ خزائن غرف الطعام وموائدها بالأواني والأطباق والزبديات الخزفية التي تستخدم للزينة أكثر مما لتقديم الطعام.

نيويورك

بعد عام واحد من اكتشاف هنري هدسون للنهر الذي يحمل اسمه (1609)، دخلت سفينة تجارية هولندية إلى خليج نيويورك السفلي. وكانت قادمة بغرض التجارة مع قبيلة راريتان، وهي قبيلة أمريكية سكنت الشاطئ الغربي المقابل للجزيرة الجبلية الكبيرة التي يسكنها أهالي مانهاتن. وقد جاءت السفينة لمقايضة السبح والسكاكين والفؤوس الصغيرة والملابس مقابل الفراء. وكان بعض أفراد طاقم السفينة يصاحب هدسون منذ أن أبحر للمرة الأولى في الخليج مسافراً عبر النهر حتى وصل إلى الممر الشمالي الغربي. وبمجرد الوصول إلى ألباني، أصبح هدسون مقتنعاً أن النهر الكبير لن يمكنه من عبور شمال أمريكا والانطلاق إلى اليابان والصين؛ فرحل. ولكن نيويورك (التي عرفت باسم نيو أمستردام في الأصل) كانت واحدة من أفضل الموانئ الطبيعية على مستوى العالم والمحطَة الأولى والأخيرة على مسار المحيط المؤدي إلى قلب القارة.

ويمتد الجزء السفلي من خليج نيويورك لأكثر من 100 ميل على الشاطئ يتعرض زهاء ستة أميال منها لعمليات السرقة والنهب البحرية. وعمق القناة البحرية الطبيعية، المعروفة باسم ناروز، يصل إلى 100 قدم ويبلغ عرضها ثلاثة أرباع ميل عدا الشريط الرملي (الذي يضم ما يقرب من 50 قدماً من الماء). أما الجزء العلوي من الخليج، الذي يحتوي على أكثر من 600 ميل مربع ماء، فكان محاطاً بالأرض. وبجوار جزيرة مانهاتن، المفصولة عن البر الرئيسي بواسطة أحد الأنهار (نهر هارلم)، كانت ثمة جزيرة كبيرة في الخليج يتدفق من خلفها أنهار باسايك وهاكنساك وراريتان.

وبعد رحلات السفن التجارية الأولى، بدأت سفن أخرى – خاصةً الهولندية – في القيام برحلات مماثلة. وكان أدريان بلوك أول من تجرأ على مرور النهر الشرقي وصولاً إلى لونج آيلند؛ إذ كان هذا المسار محفوفاً بمخاطر المد والجزر وتيارات المياه لدرجة

جعلته معروفاً لدى البحارة باسم بوابة الجحيم. وتعدّ خرائط بلوك أولى الخرائط التي توضح مانهاتن ولونج آيلند كمنطقتين منفصلتين. وكان الميناء المحيط بجزيرة مانهاتن يقع في مصب نهر يشهد الكثير من دورات المد والجزر المرتفعة بصورة يومية. كما اكتشف بلوك نهري هاوساتونيك وكونتيكت، وأرخبيل نورووك في لونج آيلند، وخليج ناراجانسيت الكبير في رود آيلند، وجزيرة بلوك في المدخل الشرقي إلى لونج آيلند من جهة المحيط الأطلسي.

وعلى نحو غريب، كانت مقرات تجارة الفراء التي يمارسها الهولنديون تقع في أعلى النهر عند حصن أورانج (ألباني) وليس في منطقة الخليج. وفي عام 1614، فكرت مجموعة من مالكي السفن الهولنديين في تشكيل شركة هولندا الجديدة (شركة الهند الغربية الهولندية) لاحتكار تجارة الفراء وكان يحكمها قانون الولايات العامة. وقد أنشئت نقطة حدود نيو أمستردام الصغيرة في الطرف الجنوبي من مانهاتن. وسرعان ما نجحت مستعمرة هولندا الجديدة في تحقيق ثروات هائلة من تجارة الفراء مع السكان المحليين. وكان أفضل أنواع الفراء على الإطلاق ذلك المستخرج من القندس خلال موسم الشتاء حين يكون كساء الحيوان في أكثر حالاته كثافة. وهناك طريق مائي سهل يمتد من قلب القارة الغني بالفراء – والخاضع لسيطرة قبائل الإيروكوا المحكمة – إلى أسفل نهر موهوكس وصولاً إلى ألباني؛ ثم من ألباني إلى مانهاتن عبر نهر هدسون وبعد ذلك من مانهاتن إلى البحر.

وقد وهب الهولنديون مساحات شاسعة من الأراضي الموجودة على امتداد نهر هدسون إلى أصدقاء الشركة وتوسعوا في تجارتهم في نهر كونتيكت وجداول المياه الأصغر التي تتدفق في لونج آيلند. ثم توسعوا بصورة أكبر وصولاً إلى بلدة ناراجانسيت حيث تاجروا في فراء الأيل والقندس، ثم توسعوا جنوباً نحو أراضي ديلاوير. وسرعان ما وجدوا أنفسهم في صراع مع الشركات التجارية الإنجليزية شمالاً والشركات التجارية السويدية جنوباً. وعلى الرغم من ذلك، ظلت فورت أورانج في ألباني محتفظة بمركزها كأكبر سوق لتجارة الفراء في أمريكا خلال القرن السابع عشر. وفي أقل من خمسين عاماً، بدأ الهولنديون في تصدير فراء القندس والأيل والراكون

والدلق والظربان الأمريكي وابن العرس والقضاعة والثعالب[20].

وقد شهدت مدينة نيو أمستردام معدلات نمو بطيئة. وبحلول عام 1640، بُني حصن (يعرف باسم حصن ويليام نسبةً إلى الملك ويليام أوف أورانج) كما شُيّدت معاقل للمواقع العسكرية على طرف الجزيرة. وقد فصل هذه الحصون عن المنطقة الخلفية (وول ستريت) جدار يبلغ ارتفاعه عشرة أقدام، كما أُسس عدد من الكنائس وطواحين الهواء. كما بني منزل خاص لحاكم المستعمرة ومشانق عند حافة البحر. وكانت القوات تنتشر بين العامة ويوضع العديد من المدافع في حصن محكم (باتاري بارك).

وعلى الرغم من الاستعدادات الظاهرة في المدينة، دخل أسطول مكون من خمس سفن إنجليزية إلى الميناء واستولى على المدينة من دون أية مقاومة تذكر ومن دون وقوع قتال في عام 1664. وسرعان ما تغيرت نيو أمستردام الهولندية إلى نيويورك الإنجليزية (نسبة إلى دوق يورك، الراحل جيمس الثاني). ولم يواجه سكان المدينة صعوبة بالغة في تقبّل الاسم الجديد نظراً إلى أن الإنجليز جلبوا معهم كماً كبيراً من الصفقات التجارية إلى المدينة. وبالتدريج، تطورت الحياة التجارية بصورة ملحوظة مما جعل نيويورك تدخل ساحة المنافسة مع بوسطن. وكان الحافز المشجع على هذا التغيير هو تمرير قانون تنظيم الطحين عام 1678. فقد نص القانون على تحميل شحنات كبيرة من الطحين عبر النهر من الأراضي التي يمتلكها الأثرياء الهولنديون في ولايات نهر هدسون كي يتم «نخلها» في مدينة نيويورك بزعم تيسير عمليات مراقبة الجودة. وبعد ذلك، يباع طحين نيويورك إلى جزر السكر في جزر الهند الغربية مقابل دبس السكر، وإلى المستعمرات على امتداد ساحل الأطلسي مقابل التبغ، وإلى بلدان أوروبا الجنوبية مقابل البضائع المصنعة. وقبل صدور القانون، كان زهاء 18 سفينة مختلفة الأحجام تستخدم الميناء سنوياً؛ ثم وصل العدد بعد ذلك إلى زهاء 200 سفينة كبيرة سنوياً.

وبحلول القرن الثامن عشر، كانت سواحل نيويورك أشبه بمتاهة من الأزقة والقنوات والأرصفة ضعيفة الإضاءة المحاطة بالمخازن المبنية بالآجر أو القرميد. وكان عدد بسيط من السفن الصغيرة يرسو في النهر بينما تُربط جميع السفن الكبيرة في أرصفة

التحميل بسبب التيارات النهرية ودورات المد والجزر اليومية. وكان البحارة يكثرون من التردد على الحانات في شارع دوك، حيث أشهى المأكولات والأطعمة، التي خلدت ذكراها في أنشودة بحرية، تقدم في الحانات والفنادق الموجودة على امتداد شارع جريت كوين:

حين نطلب شرائح اللحوم الطازجة لنملأ بها الأطباق،
نجد فيها شرائح الجزر واليقطين واللفت وغيرها من المشهيات؛
وحين نفكر في تناول أشهى وألذ الأطباق،
نهرع إلى ضفاف النهر الهادئة ونصطاد أشهى الأسماك [21]

وتفيد الكتب والتقارير بأنه كان هناك أكثر من 12 لغة متداولة في هذه المنطقة الساحلية. وكانت عصابات منظمة من قراصنة الموانئ تهاجم السفن وأرصفة التحميل وتسرق أي شيء غير مربوط بالحبال أو السلاسل أو غير خاضع للحراسة. «وكانت الحبال تُشَد ببكراتها، والأشرعة تقطع من مرساة التثبيت ومن مرافئ السفن وأفنيتها». كما كانوا يفكون المرابط والأوتاد والمراسي الحديدية والنحاسية ويسرقون القوالب وأنابيب الغاز والقوارب الصغيرة أثناء الليل. وكان مالكو السفن يستعينون بمراقبين في محاولة للقضاء على عمليات السلب والنهب تلك.

وعلى مدار اليوم، كانت المواكب العسكرية تجوب شارع برود (برودواي) في حين تظهر سيارات الأغنياء أثناء تجوالها. كما كان الخدم وسائقو السيارات من السود يملأون الشوارع. أما رجال العائلات الراقية وسيداتها، فكانت تتم مشاهدتهم بملابسهم الأنيقة الفخمة وتصفيفات شعورهم الحديثة وهم يتجولون في شارع برودواي وشارع وول ستريت خلال فترة المساء. أما الأشخاص غير الراغبين في قضاء أوقاتهم في الحانات والفنادق، فكانوا يترددون على المتاجر والمكتبات. وبسرعة قياسية، اكتسبت مدينة نيويورك خصائص ومميزات مدينة لندن من رفاهية ورقي. وعلى الرغم من ذلك، كان البحارة والعمال والمدنيون الذين يتواجدون في منطقة

الشواطئ خلال فترات الليل يتعرضون للهجوم من قبل اللصوص المسلحين بالسلاح الأبيض أو الأسلحة النارية والذين يظهرون فجأة من داخل الأزقة أو البوارج الراسية في الميناء.

وعلى الرغم من ذلك كله، واصلت نيويورك مكافحتها للآلاف من الإنجليز والألمان الذين يدخلون الموانئ بهدف التوجه إلى أنهار هدسون وموهوك. ومحاصيل القمح والذرة تمر بصورة منتظمة عبر النهر قادمة من الداخل في مشهد صاخب مليء بالنشاط والحركة. كما أن هناك أسطولاً كبيراً من السفن النهرية في الخدمة يتضمن المئات من المراكب الشراعية العاملة في نهر هدسون. وكان الأسطول يضم مجموعة من السفن والمراكب المبنية من أقوى وأفضل الخامات، بينما زوّد بعضها بأشرعة أمامية وخلفية متصلة بأذرع طولها 90 قدماً بغرض تحقيق أقصى استفادة ممكنة من قوة الرياح خلال الحركة ذهاباً وإياباً في النهر وقت الفيضان. وعندما ترسو السفن وقت الجزر، كانت تسبقها السفن الأصغر حجماً والأسرع والأكثر «ملاءمة للاستخدام» المعروفة باسم «زوارق بينك». والأطراف الأمامية والخلفية لهذه الزوارق مدببة وحادة مما يؤهلها للإبحار في مختلف الأجواء حتى في أوقات المد والجزر والفيضان طالما توافرت الرياح المناسبة في نهر هدسون. والسفن مزودة بعدد من الزوارق والمراكب الشراعية والمراكب ذات الصواري التي تعمل كمعديات من مكان إلى آخر عبر الميناء فتنقل عليها الخضراوات من شارع فالتون في بروكلين أو السمك والمحار من جيرسي.

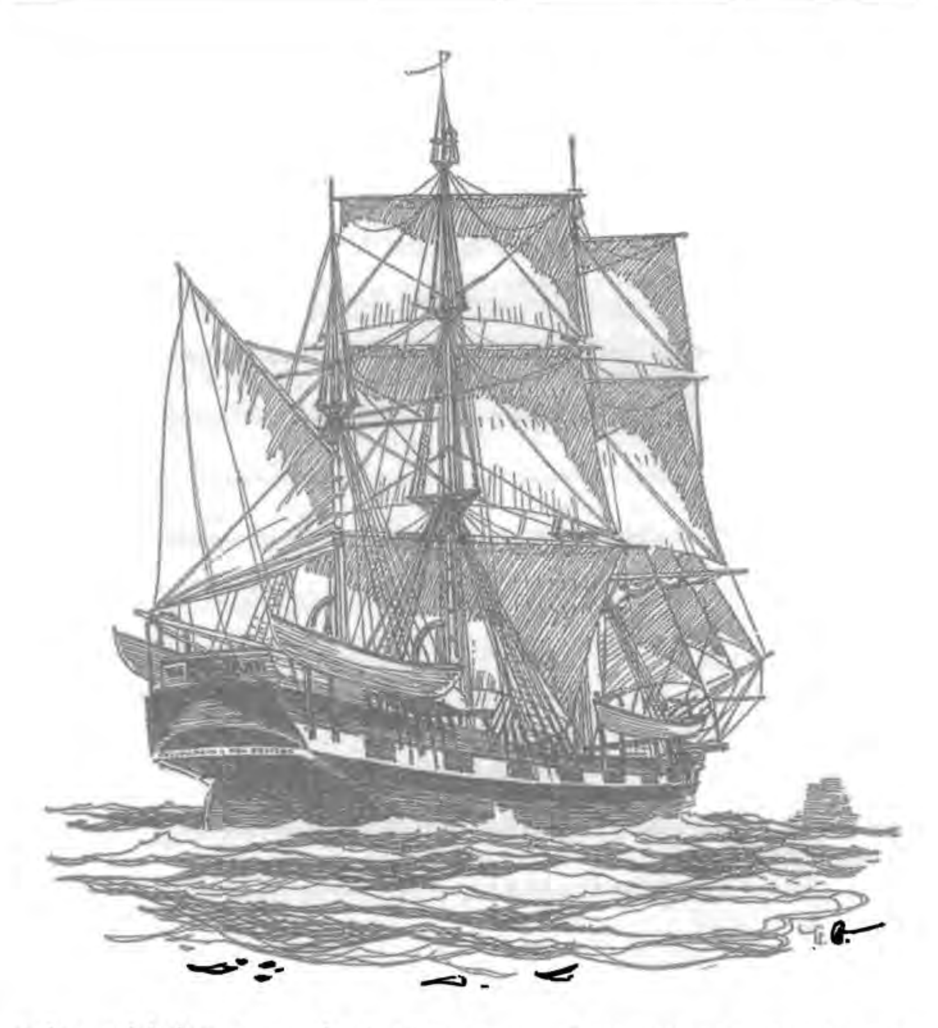
وفي بدايات القرن التاسع عشر، أصبحت مدينة نيويورك مكدسة بالمباني والكنائس؛ كما انتشرت ورش بناء السفن على امتداد النهر الشرقي. وسرعان ما استولى مقر التجارة الهولندي السابق على بوسطن باعتبارها أكبر ميناء في البلد. وفي عام 1785، رسا أباطرة الصين في نيويورك ومعهم شحنة عملاقة من الشاي والحرير. ثم قام أول مركب شراعي أحادي الصاري، إكسبريمنت، بأول رحلة مباشرة إلى الصين وعاد إلى الوطن محملاً بشحنة مربحة جداً من الشاي والحرير ونبات الجنكة. ولقد ساهمت مثل هذه الرحلات البحرية في تثبيت خطى نيويورك في عالم التجارة الصيني وفتح المجال أمام تجار بوسطن وبالتيمور وسالم لدخول المنافسة بأسرع ما يمكن.

موانئ صيد الحيتان الأمريكية

من بين مجتمعات نيو إنجلند التي انتقلت إلى عالم تجارة صيد الحيتان مدينة نانتوكيت - جزيرة على ساحل ماساتشوستس. وفي بداية الأمر، اتسمت رحلات الصيد بقصر مدتها. وبعد اصطياد الحيتان، تُستخرج دهون الحيتان وتعبّأ في براميل وتعاد إلى الجزيرة لإذابتها أو «معالجتها». وبحلول عام 1730، أصبحت الرحلات أطول بينما صارت عمليات الإذابة والمعالجة تتم على أسطح السفن. ومن الأمور المشكوك فيها أن يكون سكان نانتوكيت قد افتقدوا رائحة دهون الحيتان وغليان زيوتها التي كانت تملأ الهواء مثل الضباب الكثيف وتحرم الجزيرة من نسيم البحر العليل. فبعد نقل أعمال الإذابة والمعالجة إلى أسطح السفن، لم يبق سوى رائحة الزيوت المخزنة في البراميل الخشبية على الشاطئ.

وفي عام 1775، ارتفع تعداد مدينة نانتوكيت إلى 4500 نسمة، في حين وصل عدد السفن المحلية إلى 150سفينة. ثم جاءت الثورة الأمريكية لتضع حداً لصيد الحيتان؛ ولكن في السنوات التي تلت حرب 1812، عاشت مدينة نانتوكيت أزهى أيامها. وبقدوم عام 1840، امتلأت أرصفة التحميل بالسفن التي تفرغ شحناتها أو تستعد للقيام برحلة جديدة. وعلى الأقل، مركب واحد لصيد الحيتان كان يدخل أو يخرج من الميناء كل أسبوع؛ مما أدى إلى ظهور العديد من الأعمال الثانوية. فكان سائقو الشاحنات يقودون عرباتهم إلى أرصفة التحميل ومنها، وصانعو الأشرعة يعدّون الكثير من الأشرعة في ورشهم. أما منصات صنع الحبال فتكدّست بمختلف أنواع وأحجام الحبال التي تُجدل وتُلف. والحدادون يصنعون رماح وحراب الصيد، ومتعهدو التموين يزودون السفن بالمؤن اللازمة، في حين تبنى البيوت الفخمة لتجار الحيتان والربابنة الأثرياء.

ولم تكن نانتوكيت ميناء صيد الحيتان الوحيد في أمريكا كما أنها لم تكن الأكبر. فقد احتضنت نيويورك أكبر موانئ صيد الحيتان التجارية في ساج هاربور، وإيست هامبتون، وساوث أمبتون، وأماجانست. وكان صائدو الحيتان يبحرون بصورة منتظمة



سفينة صيد حيتان من نيو بدفورد مزودة بقوارب صيد معلقة على الجوانب. وقد قام أسطول صيد الحيتان الأمريكي بترقيم المئات من السفن المشابهة خلال القرن التاسع عشر. الصورة مقتبسة من نص كتبه المؤلف ضمن مجموعته في بدايات القرن العشرين.

من ميستيك ونيو لندن وستونينجتون في كونتيكت. كما ضمّت ماساتشوستس عدداً من الموانئ الداعمة لصائدي الحيتان بما في ذلك جلوسيستر وماربلهيد وسالم وبروفينس تاون وفيرهافن وإدجار تاون في جزيرة مارثاس فينيارد.

وقد نجحت نيو بدفورد، ماساتشوستس، في الصعود إلى القمة والفوز بلقب عاصمة صيد الحيتان في العالم. وانتشرت متاجر الملابس المتخصصة في بيع لوازم

صائدي الحيتان في شارعي ووتر ويونيون. وفوق المتاجر، أنشئت نزل وفنادق جيدة الخدمة لاستضافة البحارة. كما خصصت كنيسة تدعى كنيسة البحارة – «Seamen's Bethel» لصائدي الحيتان. وبعيداً عن المناطق المشحونة بمختلف أنواع الروائح والنزل المختلفة، كانت تقع قصور التجار الأثرياء المزودة بالحدائق والمروج. وفي عام 1850، أصبحت بيدفورد أغنى مدن العالم فيما يتعلق بدخل الفرد. فقد بلغت عائدات دخول زيوت الحيتان وعظامها إلى الموانئ 10 ملايين دولار سنوياً. وقد نتج عن هذا الرخاء وجود مجتمع تعتبر نفقاته على التعليم والمنشآت العامة من أعلى المعدلات على مستوى الدولة.

ووصل فريدريك دوجلاس، العبد السابق ومؤيد إلغاء مبدأ العبودية، إلى نيو بدفورد في عام 1838 وفوجئ بأن «الطبقات العاملة تعيش في منازل أفضل، [و] تحتوي منازلهم على مفروشات راقية وفخمة كما أنها مزودة بكافة سبل الراحة والرفاهية مقارنةً بمنازل العديد من ملاك العبيد في الساحل الشرقي لميريلاند». كما لاحظ أن هذا الأمر «لم يكن ينطبق على سكان المدينة من البيض فقط» ولكن أيضاً على السكان السود الأحرار[22]. وفي الواقع، كان تعداد نيو بدفورد يشتمل على أعداد كبيرة من السود بلغت (6,8٪) مقارنةً بأية مدينة أخرى في نيو إنجلند في ذلك الوقت.

الموانئ الأوروبية

اختلفت الموانئ الأوروبية اختلافاً شديداً بشدة عن موانئ القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الأمريكية. ففضلاً عن سلاسل أحواض وأرصفة السفن المتصلة بالشواطئ مباشرةً، تكونت الموانئ الأوروبية بوجه عام من أرصفة تحميل طويلة وضيقة مرتبطة بضفاف الأنهار التي تؤدي إلى البحار. وعادةً، أرصفة التحميل وأحواضه، في المدن الساحلية العادية تبنى من مزيج من الحجارة والخشب. ولكن استخدام الحجارة كان الأكثر شيوعاً في أوروبا. وينطبق الأمر نفسه على مباني المخازن والمتاجر وورش العمل التي كانت تصنع من الهياكل الخشبية على مر العصور لتستبدل بالحجر نتيجة تعرضها للكثير من حوادث الحريق.

فعلى سبيل المثال، تسببت كارثة حريق لندن الكبير عام 1666 في القضاء على غالبية المواد القابلة للاشتعال الموجودة في المدينة، بالإضافة إلى تدمير عدد كبير من المباني الخشبية المقامة على الشواطئ. وخلال العقد التالي، استبدل الكثير من الأضرار بالاستخدام الموسع للحجارة التي تعد من المواد الأكثر قدرة على مقاومة الحرائق. وفي لندن، كان جزء كبير من ضفاف نهر التايمز يحتوي على درجات أو سلالم مغطاة بالحجارة بالطريق المؤدي من ضفاف النهر المغطاة بالحجارة إلى حافة المياه. وكانت البوابات المائية، تلك المداخل المحفورة في الجسور الحجرية القديمة التي بناها الرومان، تؤدي إلى الأرصفة الصغيرة الموجودة على الأرض المليئة بالأعشاب.

وخلال فترة حكم الملكة إليزابيث الأولى (1558 – 1603)، نشطت بقوة حركة الشحن من لندن؛ وكانت القوارب الصغيرة تخدم السفن التي ترسو بالنهر. وعلى الرغم من ذلك، تراجع هذا النشاط في عام 1660 إلى درجة الركود، إذ تفوقت السفن الفرنسية والهولندية والألمانية والإسكندنافية على السفن الإنجليزية. ولكن عاد إليها الرخاء مرة أخرى في القرن الثامن عشر. فقد ازدهرت حركة التجارة مع انطلاق صفقات شركة فيرجينيا، وشركة الهند الشرقية، وشركة خليج هدسون في العالم الجديد. أما شركة موسكوفي فاتجهت إلى روسيا، وشركة تركيا إلى الشرق، وشركة أفريقيا إلى خليج بنين. ومع تطور حركة التجارة ونموها، ازدهر حال الموانئ التي ازدحمت بالمخازن وتجار الملابس والسفن الشراعية وصانعي الأشرعة والحدادين. وكذلك انتشرت الحانات والفنادق والمقاهي في الأزقة والشوارع الضيقة المؤدية إلى أرصفة الموانئ. وأحاطت السفن التجارية الكبيرة ومراكب القراصنة بالسفن الصغيرة تماماً مثلما تحيط القطة بأطفالها الصغار. وفي أسفل النهر، كانت توجد سفن أصغر مثل تلك المستخدمة في نقل السجناء إلى المستعمرات الجنائية أو السفن النظامية المستخدمة في نقل البريد إلى المستعمرات.

وأول حوض سفن بني في لندن كان حوض هاولاند الكبير. وبعد تشييده في ديبفورث في 1696، أعيد بناؤه مرة أخرى تحت اسم حوض جرين لاند عام 1807. وعلى امتداد وابينج وول، كان يقع حوض إكسكيوشن سيئ السمعة إذ كانت تُعلّق فيه

عظام القراصنة والمتمردين الذين يُعدمون في سلاسل كوسيلة للتحذير. وبعض هؤلاء من قراصنة الأنهار المتخصصين في مهاجمة الشواطئ وسرقة الشحنات والمخازن والأشرعة. وبحلول القرن التاسع عشر، أثبت اللصوص أنهم يشكلون خطراً حقيقياً لدرجة تطلبت بناء أرصفة موانئ محصنة على طول شواطئ لندن. وشيدت الشركات التجارية جدران عالية حول المخازن، ووضعوا عناصر حراسة على البوابات المائية خلال فترات الليل والنهار. وكان أول بناء محصن هو حوض شركة الهند الغربية الذي افتُتح في عام 1802.

ومن المشاهد التي أصبح من المعتاد رؤيتها قوافل البوارج وآلاف الأشرعة المصطفة في جميع أرصفة موانئ الجمهورية الهولندية. وكانت أمستردام من موانئ العصور القديمة. ففي القرن السابع عشر، تعتبر أكبر ميناء في العالم أجمع. وكان مبنياً على سلسلة مكونة من 90 جزيرة متصلة بعضها ببعض بزهاء 200 جسر، في حين شيدت معظم مبانيها على دعامات الجسور. وقد اشتهرت مخازنها المزينة بأسقف مزخرفة بروعة وجمال تصميمها. ولم تقم أمستردام أبداً بتبني ثقافة أرصفة التحميل التي كانت تنتهجها باقي المدن الساحلية. إلا أنه كان من الحتمي أن تقوم مدينة مثلها بتطوير مركز لمثل هذا الأمر. وقد وفر الخندق البحري الذي بني على الجانب الشمالي من المدينة والخنادق الموجودة على ضفتي نهر أمستيل الحماية اللازمة ضد مياه الفيضانات وبخاصة للشوارع الأولى بجوار الموانئ التي كانت دائماً الأكثر تضرراً. أما اسم المدينة، فقد اشتُق من السد الواسع الذي تأسس فوق النهر. وبجوار أمستردام، أصبحت موانئ هولندية أخرى مثل تكسيل ولاهاي وفلاشينج وأنتويرب من أكبر المراكز التجارية[23].

وقد عرفت هامبورج أيضاً بموانئها النشطة، على الرغم من أن جميع الولايات «الألمانية» المستقلة المحيطة بها لم تتمتع بأية قوة بحرية حتى بزوغ فجر القرن التاسع عشر. وكان هناك عدد قليل من أرصفة التحميل بالشواطئ على طول نهر إلبي – «Elbe River»، إلا أن تلك الأرصفة استخدمت أساساً من قبل مراكب الصندل في نقل الحمولات من السفن الراسية في النهر وإليها. ونتيجة التقسيم الناتج عن وجود

سلسلة من القنوات، كان الجزء السفلي من المدينة يتعرض بصورة دورية للفيضانات. وكانت القنوات تنتشر على امتداد المخازن والورش الموجودة على الشاطئ. ومساكن الطبقات الفقيرة كانت تقام عادةً على الأراضي الموجودة تحت منسوب سطح الماء. وخلال فترات المد والجزر المرتفعة، يضطر السكان إلى البحث عن ملجأ يحميهم، وبمجرد تراجع حركة المد والجزر، يعود السكان إلى الأحياء التي غمرتها المياه بحثاً عن الأشياء القيمة والمفيدة التي يمكن الاستفادة منها وبيعها.

وكان ميناء أشبيلية الإسباني يتكون في الأصل من سلسلة من الموانئ المنتشرة على امتداد نهر جوادالكويفر (بالأصل بالعربية، الوادي الكبير) من مدينة قادس إلى أشبيلية. ونادراً ما كانت كبرى السفن التجارية والبوارج تبحر لأكثر من نصف الطريق عبر النهر؛ في حين كانت أغلبية السفن الصغيرة قادرة على مواصلة الرحلة لأعلى النهر وصولاً إلى بويرتو دى لا مويلاس. وعلى الرغم من سعتها المحدودة فيما يتعلق بالتعامل مع السفن الكبيرة، كانت أشبيلية قادرة على توفير «العمالة اللازمة لإبحار السفن، وموظفين لتيسير الأعمال، ومؤن لتغذية البحارة، وشبكة قوية للتوزيع التجاري، وأموال لتمويل الرحلات الاستكشافية». كما تطلب موقع أشبيلية الداخلي القيام برحلات مرهقة ومستنفدة للوقت لأسفل النهر، ولكنه أيضاً «وفر الحماية الضرورية ضد هجمات كل من سولت له نفسه التفكير في نهب المعادن الثمينة وغيرها من ثروات جزر الهند الغربية»[24].

وقد أحيط الميناء بجدران حصون الموحّدين القديمة وتريانا، تلك الضاحية التي كانت أبنيتها تصل إلى حافة المياه. وخلف بوابة أرينال، توجد فتحتان صغيرتان تعرفان باسم «بوابتي الزيت والفحم». والبوابة الثانية الطريق المباشر إلى القصر الملكي؛ ولذلك كان العديد من الأغنياء يمرون عبر هذه البوابة التي سميت أيضاً بـ «البوابة الذهبية». ومن أرقى المباني الموجودة في تلك الفترة المزيج الذي يجمع بين السجون والمخازن وهيئة الجمارك والممتد عبر السور الواقي وصولاً إلى حافة النهر.

وبين سور المدينة والنهر تقع منطقة أرينال أو «شاطئ الرمال» حيث السفن ترسو جنباً إلى جنب في محاولة لاستيعاب جميع السفن الموجودة داخل المساحة المتاحة. ومثل

العديد من الموانئ الأوروبية خلال هذه الحقبة، لم يكن هناك أرصفة تحميل خشبية. واتصلت بوابة أرينال بالكاتدرائية من خلال كالي دى لا مار أو «شارع البحر»؛ وتعتبر مركزاً لأنشطة البحارة إذ أنها تربط الميناء بالكاتدرائية عبر بعض درجات السلم. وكان جميع البحارة الراغبين في الانضمام إلى أفراد الطاقم ينتظرون في هذه المنطقة حتى يكلفهم ربابنة السفن بمهماتهم. أما كتاب العدل فاعتادوا التمركز في المداخل حول درجات السلالم استعداداً لتقديم خدماتهم لكل من يرغب في صياغة تعاقد شحن أو حجز أو مرور أو أي شأن بحري آخر.

وحول الشواطئ، كانت المخازن مقراً لمحملي السفن، وصانعي البراميل، وغيرهم من عمال النهر. وتصف وثائق تلك الفترة وجود منصة أسطوانية صغيرة مصنوعة من الأحجار تستخدم كقاعدة للرافعة الوحيدة الموجودة بالميناء. ولم يكن هناك أية ساحات سفن في أشبيلية لإصلاح السفن أو تجديدها، أو لتنظيف الدبق والطحالب البحرية من قاع السفن. ولإنجاز هذه المهمات، كانت السفن تسحب من الماء وتشد بالحبال وبكر الصواري حتى تستقر على أحد جوانبها على نحو يسمح بالعمل على الجانب الآخر (إجراء يعرف باسم «تطهير المراكب»).

ويتمتع الفرنسيون أيضاً بعدد من الموانئ الجيدة والمتوسطة بما في ذلك روتشيفورت وطولون ولوريانت وشيربورج ونانتس وبولوني ولو هافر؛ إلا أن ميناء واحداً فقط هو الذي كان يتمتع بمنزلة خاصة باعتباره قاعدة بحرية فرنسية ألا وهو بريست. فقد كان ميناء بريست أحد أفضل الموانئ الأوروبية على الإطلاق بمدخل يبلغ عرضه ميلين. ويمكن لما يقرب من 500 سفينة أن ترسو فيه حيث يبلغ طوله 14 ميلاً وعرضه 4 أميال؛ كما أنه مزود بحوض سفن كامل ومرافق لبناء سفن. ولسوء الحظ، كان موقع بريست أشبه بالشرك نظراً إلى تعرضه الدائم للرياح الغربية؛ مما كان يتطلب جهداً كبيراً من السفن أثناء الخروج في مواجهة الرياح العاتية. وكانت الكثير من رحلات المغادرة تتأخر حتى تهدأ حركة الرياح وتتمكن السفن من شق طريقها إلى عرض البحر.

أما في طولون، فكان هناك ميناء داخلي يتسع لخمسين سفينة مزوداً بحوض سفن ومخزن وساحة مؤن. غير أن الميناء الخارجي كان قادراً على استيعاب ثلاث أو أربع

سفن فقط في آن معاً. وكانت المدينة، التي تعتبر الأكثر أمناً في أوروبا، محصنة ومنيعة جيداً من جهة البحر. كما كانت الرياح الشمالية الدائمة سبباً في زيادة صعوبة عملية محاصرة الميناء في جميع فصول العام.

أما روتشيفورت فتمتعت بحوض سفن كامل، ومستودع تخزين، وورشة سبك معادن، ومسار حبال، ولكنها كانت تبعد عن البحر عشرة أميال على نهر تشايرنتي الذي يجري عبر أحد المستنقعات. وكان الممر محمياً من قبل إل دى أكيس – «Ile'd Aix» ولكنه كان يعاني من وجود الطمي الثقيل وهبوب الرياح الثقيلة. وهناك ممران رئيسيان عند المحور الخارجي وعند طريق الباسك. وعلى الرغم من الاعتقاد السائد بأن المدينة الساحلية محمية جيداً، فقد أدى الهجوم البريطاني الفاشل عام 1809 إلى إعادة نظر الفرنسيين في مدى ضعف الميناء أمام هجمات الأعداء.

الموانئ البحرية البريطانية

المدن الساحلية العديدة التي تجمع بين مناطق بورتسموث وبلايموث مغمورة بفئتين من السكان المعدمين ترجع كل منهما أسباب فقرها إلى ممارسات القوات البحرية البريطانية – أسر البحارة وفتيات الليل. فقد دفعت الحاجة إلى وجود أفراد أطقم على متن السفن البريطانية خلال العصر الجريجوري بجماعات الضغط في المدن الساحلية إلى «الضغط» على الرجال كي يلتحقوا بالخدمة في سلاح البحرية. وفي أوج أزمة نقص عمالة السفن (1803 – 1815)، وصل الأمر بجماعات الضغط إلى قطع الطرق على السفن التجارية العائدة إلى الميناء، وإلقاء القبض على البحارة المتمرسين وأصحاب الخبرة لإلحاقهم بسلاح البحرية من دون أن تطأ أقدامهم اليابسة. وكان بعض الرجال يختفون ببساطة ومن دون أية مقدمات حتى تُخطر أسرهم المذعورة من قبل السفن المارة فيما بعد. ولقد تسبب هذا النظام القاسي والظالم في إصابة الكثير من النساء والأطفال بحالات من اليأس والمعاناة الشديدين؛ فنادراً ما عرفت النساء الموعد الذي من المحتمل أن يعود فيه أزواجهن مرة أخرى. وحتى إن عرفن، فلم يكن من حق البحارة الحصول على تصريح لنزول الشاطئ، كما لم يكن من السهل صعود أفراد

الأسرة إلى السفن من دون أن يكون معهم المصاريف اللازمة للتنقل.

وكان من المهم جداً أن تكون الزوجة حاضرة وقت أن يُدفع الراتب إلى زوجها؛ حيث أن أجور البحارة كانت زهيدة جداً، وسرعان ما تُنفق على أبسط أمور الحياة. فقد كان من الواجب دفع ثمن السجائر والملابس التي تستهلك أثناء الرحلة إلى ضابط المحاسبة؛ هذا بالإضافة إلى المبالغ الإضافية التي تدفع إلى الزوارق التي تقابل السفن أثناء دخولها إلى الميناء وتحمل مختلف أنواع البضائع من فواكه طازجة ومشروبات وملابس وحلي وأية أشياء أخرى قد يرغب البحارة فيها. وحتى إن نجحت الزوجة في الحصول على جزء من راتب الزوج قبل أن ينفقه، فمن غير المحتمل أن تحتفظ به لمدة طويلة، إلا إذا كانت هناك صفقة جيدة أو علاوة مالية تُوزّع على البحارة.

وكانت رؤية أعداد كبيرة من أسر البحارة الفقراء في غالبية المدن الساحلية أمراً معتاداً وغير مستغرب على الإطلاق. فلم يكن من السهل على أغلب الزوجات تدبير احتياجات الأسرة بواسطة الأجور الزهيدة التي يجنيها الأزواج. ونساء هذه الحقبة ممنوعات بوجه عام من العمل في العديد من الأعمال ذات الأجور الجيدة نظراً إلى أن تلك الأعمال مخصصة للرجال فقط. والفنادق والمتاجر تتطلب استثمار رؤوس الأموال التي لا يتم الحصول عليها عادةً من قبل إحدى الأسر التي يعتمد دخلها على الكسب المحقق من العمل بالبحر. وقد دأبت هيئة الخدمة المحلية جاهدة لمساعدة النساء في الحصول على وظائف، ولكن لم تكن هناك الكثير من الفرص المتاحة. أما من اعتادوا اللجوء إلى التسول، فكان يقبض عليهم ويُسجنون ويجلدون قبل أن يرسلوا مرة أخرى إلى الأبرشيات التي يتبعونها.

وعلى الرغم من وجود الجمعيات الخيرية وانتشارها، فإن استراتيجية الجمعيات الخيرية الأساسية تمثلت في إرسال هؤلاء الفقراء إلى الأبرشيات التي يتبعونها. وأثناء انتظار تنفيذ عملية الترحيل، كانوا يُرسلون إلى إصلاحيات الأحداث. وشيّدت أول إصلاحية من هذا النوع في بلايموث عام 1729. وكبار السن والمصابون بالعمى والمختلون عقلياً والمرضى يرسلون جميعاً إلى مثل تلك الإصلاحيات مع الفقراء. أما النزلاء أصحاب البنية القوية والصحية فيكرسون للقيام بالعمل في أسوأ الوظائف مثل:

تضفير القش لصنع قبعات البحارة، أو فصل الحبال القديمة بهدف صناعة نوع خاص من الأنسجة (مادة أشبه بالقنب ممزوجة مع القار وتستخدم لسدّ الشقوق الموجودة في أخشاب السفن). وكانت أرباح تلك الأعمال تذهب إلى الإصلاحيات ولا يُمنح النزلاء لدى مغادرتهم سلة بيض أو حتى قطعة حرير كي يتمكنوا من بدء حياة كريمة من خلال تجارة بسيطة.

وكانت الأوضاع الاقتصادية في الموانئ الإنجليزية سيئة للغاية لدرجة أن نساء بعض البحارة لجأن لممارسة البغاء وامتهانها كمهنة أساسية لهن يسترزقن منها من أجل حماية أولادهن من خطر الذهاب إلى تلك الإصلاحيات التي كانت نسب وفيات الأطفال، تحت سن عام، فيها مرتفعة جداً تصل إلى 70٪. وبمجرد ترحيل إحدى الأسر إلى ديارها، لم تكن حالتها تتحسن كثيراً ما لم يكن لديها أقارب لديهم القدرة على تزويدهم بالمال أو مساعدتهم في العثور على عمل. ولحظة انتشار خبر عودة إحدى السفن، كانت الزوجات يهرعن عائدات إلى الموانئ حيث يعدن الكرة مرة أخرى من جديد.

وفي بورتسموث وبلايموث، كان هناك عدد كبير جداً من فتيات الليل المتمرسات في مجال البغاء. وعلى الرغم من عدم قانونية ممارسة البغاء، فقد كانت أشبه بمؤسسة لها فروع في أغلب مدن إنجلترا الكبرى في ذلك الوقت. ويرجع السبب الرئيسي لرواج هذه المهنة في تلك المدن الساحلية إلى وجود قوات البحرية الملكية. فعلى الرغم من أنه لم يكن هناك أبداً أية سياسة معلنة بهذا الشأن، فقد كان من الممارسات المعتادة صعود فتيات الليل إلى السفن أثناء رسوها في الميناء، بناء على الاعتقاد السائد وهو أن ذلك من شأنه تقليل حالات الفرار من الخدمة. كما كانت تُهرّب النساء إلى السفن في الموانئ الأجنبية أيضاً وبخاصةٍ في جزر الهند الغربية.

وتعتبر فتيات ليل الموانئ أقل درجات هذه المهنة حيث يكسبن القليل جداً من الأموال، وفي بعض الأحيان لا يكون لديهن دليل. وفي بلايموث، كن يستأجرن غرفاً في حي نزل البحارة بالقرب من رصيف الميناء. كما كن يجبرن كثيراً على مشاركة السكن مع فتيات ليل أخريات، أو مع أسر تعاني من فقر مدقع يضطرها للقبول بالعيش

مع من يمارسن هذه المهنة.

وساهمت حركات الإصلاح التي ظهرت في أواخر القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر في تأسيس عدد من المؤسسات المتخصصة في مساعدة «نساء الشوارع». وقد أسست إصلاحية لفتيات الليل التائبات في ستونهاوس خارج بلايموث عام 1808. وعلى الرغم من أن تأسيس هذه الإصلاحية جاء بتمويلات خاصة بعد أن ذاع صيت الأوضاع السيئة في إصلاحيات الأحداث، فقد كانت – على الرغم من نظافتها – قاسية وقاتمة. فالنزيلات كن يرتدين ملابس سوداء وتحلق شعورهن، كما كن يعملن في الأعمال النظامية المحلية؛ واللاتي لا يهربن منهن يُرسلن إلى إصلاحيات الأحداث للعمل في الخدمات المحلية.

ولقد كتب تشارلز نوردوف، الذي سافر حول العالم كبحار لعدة عقود، ملاحظات عن الموانئ البحرية قائلاً: «لا يرى البحار أي شيء ذي قيمة في العالم يستحق حقاً المشاهدة. فالموانئ البحرية المخصصة كلياً لمهمات الشحن والتفريغ، كحال الغالبية العظمى من هذه الأماكن، تحتوي على أقل القليل من الأمور القادرة على إمتاع الرحالة» [25]. كما استنتج أنه خلال حياة البحارة المليئة بالسفر والترحال «فإن البحارة فقط ... يذكرون أنفسهم بأماكن بيع الخمور المتنوعة؛ [و] ربما يتعرفون على بعض الأشخاص أو الأماكن الأخرى – التي لا يعرف عنها أية سيرة طيبة ولا تتطرق أخبارها لتصل إلى أي أذن اعتادت على سماع الأخبار الجيدة» [26].

الحواشي

1. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 153– 154.
2. أحدث الأذواق الأمريكية في عالم الجعة وباقي المشروبات تتطلب كميات كبيرة من الثلج، لكن الأذواق الأوروبية، حتى في يومنا هذا، تطالب بأن يُبرّد الخمر والجعة بطريقة مناسبة لتكون بمثل درجة برودة مياه الآبار.
3. مقتبس من هاربرز في ريتشارد إليس، رجال وحيتان (نيويورك: ألفريد إيه نوبف، 1991) ص. 173.

4. هيرمان ملفيل، بيلي باد (نيويورك: كلاسيكيات أدبية، 1983) ص. 1361.
5. الحداد جيمس دورفي من نيو بدفورد صنع 58,517 رمحاً لصيد الحيتان خلال حياته.
6. روبرت كارس، نداء الموانئ (نيويورك: أبناء تشارلز سكريبنر، 1967) ص. 46. مسار الحبال الذي أعيد بناؤه في ميناء ميستيك في جنوب شرق كونتيكت، بناء طويل جداً، ما يزال مثالاً بسيطاً جداً على أطوال مرافق صناعة الحبال التجارية في تلك الفترة.
7. إيما مايهيو وايتينج وهنري بيتل هاف، زوجات صائدي الحيتان (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1953) ص. 95— 96.
8. هيرمان ملفيل، ريدبيرن (نيويورك: كلاسيكيات أدبية، 1983) ص. 26. نوردوف، ص. 35.
9. ستان هوجيل، مدينة البحارة (نيويورك: إي بي داتون وشركاه، 1967) ص. 78. نوردوف، ص 35.
10. المصدر السابق، ص. 36.
11. المصدر السابق، ص. 37.
12. ملفيل، ريدبيرن، ص. 152.
13. سي دوجلاس إنجليس، «ساحة السفن الحربية الإسبانية في هافانا في القرن الثامن عشر»، في أنماط جديدة للتاريخ البحري: أوراق مختارة من ندوة التاريخ البحري الخامسة، طبعة فريدريك إس هارود (بالتيمور، ميريلاند: النشرات البحرية والجوية، 1985) ص. 56.
14. روبرت جي ألبيون، نيو إنجلند والبحر (ميدلتاون، كونتيكت: مطبعة جامعة ويزليان، 1972) ص. 7.
15. المصدر السابق، ص. 47.
16. ريتشارد هيكمان، طبعة، الأمريكيون قيد الإبحار (دوبلين، نيو هامبشاير: مؤسسة يانكي، 1968) ص. 98 — 105.

17. المصدر السابق.

18. كارس، نداء الموانئ، ص. 140– 147.

19. المصدر السابق، ص. 154 – 155.

20. راسيل بورن، المشهد من الشارع الأمامي (نيويورك: دبليو دبليو نورتون وشركاه، 1989) ص. 154.

21. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن: ليتل، براون أند كو، 1961) ص. 197.

22. بابلو إي بيريز مالاينا، بحارة إسبانيا: الحياة اليومية على أساطيل الهند في القرن السادس عشر، ترجمة كارلا ران فيليبس (بالتيمور، ميريلاند: مطبعة جامعة جون هوبكينز، 1998) ص. 3 – 5.

23. نوردوف، ص. 300.

24. المصدر السابق، ص. 300 – 303.

الفصل الثاني

الممرات البحرية

على الرغم من كل الأخطار المعهودة وغير المعهودة في البحر إلا أن كلاً من السفر والانتقال عن طريق البحر كان دائماً أسهل وأرخص منه عن طريق البر.

ألفريد ثاير ماهان (1)

قديماً ظهر البحر باعتباره طريقاً سريعاً مشتركاً وشاسعاً تمخر عبابه السفن في كل اتجاه، إلى أن انقضى هذا المفهوم بحلول عصر الإبحار، حين اتجه أغلب المسافرين والتجار إلى استخدام مسارات معينة عبر البحر من دون مسارات أخرى. وغدت هذه المسارات تعرف بعد ذلك باسم الممرات البحرية. وتسببت عدة عوامل في اختيار مسار من دون الآخر في عصر الإبحار.

ومن بين أبرز العوامل الرئيسية التي أثرت في اختيار طرق معينة من دون أخرى، المواقع النسبية لميناء المغادرة وميناء المقصد، أو أي سمات جغرافية تعمل على تعزيز مسار معين أو استبعاده، أو التأثيرات المجتمعة من رياح وتيارات مائية ومد وجزر. كما كانت المطالب الاقتصادية الناشئة عن احتياجات التجارة مثل توافر أو عدم توافر منتجات معينة أمراً في غاية الأهمية مثلما هو الأمر بالنسبة للفائدة الاستراتيجية أو العسكرية من الحفاظ على ممر بحري بعينه أو الاعتراض عليه. كما كانت تؤخذ الأخطار التي يمثلها القراصنة والسياسيون دائماً في الاعتبار عند اختيار طريق معين.

ويرجع إقرار اختيار العديد من الطرق إلى ما أملته بعض الاتفاقيات السياسية والاقتصادية الرسمية من شروط في هذا الصدد. فبموجب مثل هذه الاتفاقات كانت تُحدّد بعض الممرات البحرية بالتفصيل. بينما لم تُقرّ طرق أخرى، لذا فقد استُخدمت كطرق التفافية حول كل العقبات السياسية والمادية أو بعيداً عنها. وكانت السفن التي تبحر جيئةً وذهاباً في مياه البحر في حاجة لمنافذ آمنة في بداية ونهاية رحلاتها، وأماكن مريحة يمكن الاعتماد عليها على طول الطريق للحصول على مؤن وللقيام بأعمال الإصلاح. وكثيراً ما تميزت الرحلات البحرية بأنها تستمر لفترات طويلة وتكون محفوفة بالمخاطر.

وعلاوة على ذلك، فإن فترات السلم بين الدول البحرية عرفت بشدة قصرها، فكان على البحّار أن يوفر للسفينة والحمولة حماية من بحرية بلاده طوال الرحلة البحرية. وغالباً ما تخلى بحارة السفن التجارية الذين يسعون للتجارة في مناطق جديدة أو مناطق لم تستكشف من قبل عن عناصر مثل الأمن والحماية على أمل الحصول على أرباح وفيرة، ولا يستطيع سوى جاحد أو حاقد أن ينكر أن شجاعة مثل هؤلاء البحارة هي التي ساعدت كثيراً على إنشاء ممرات بحرية جديدة.

الوضع الجغرافي

كان الوضع الجغرافي للدول البحرية الكبرى في أوروبا الجغرافية يفرض عليها إلى حد كبير العديد من الممرات البحرية التي تُرتاد بشكل شائع. فقد فرضت الظروف على البحر الأبيض المتوسط على سبيل المثال أن يلعب دوراً أكبر في التاريخ التجاري والعسكري للبحر أكثر من أي تشكيل مائي آخر مساو له من حيث الحجم. فحاولت دولة بعد أخرى السيطرة عليه. وسعت كل من إيطاليا وإسبانيا وفرنسا وكل دول شمال إفريقيا الاحتفاظ بحقوقها الحصرية في السفر من خلال ممراتها البحرية. إلا أن مجرد وجود نقاط لدول أخرى على طول سواحلها أو بين جزرها منع من نشوء مثل هذا الأمر. وبالتالي فإن جبل طارق ومالطة وجزيرة كريت عملت للحفاظ على مستوى معين من حرية البحر. ومنذ العصور القديمة كانت الممرات البحرية القصيرة

نسبياً والمعروفة التي تمر بالبحر الأبيض المتوسط تخضع لإملاءات الحاجة الاقتصادية والنفوذ السياسي أكثر منها للظروف المادية أو الجوية التي تواجهها في البحر[2].

وعلى الرغم من أن الأسطول الفرنسي كان منافساً قوياً إلا أنه قلما تحدى السيطرة البريطانية على القناة الإنجليزية. ولذلك عُدّ عبور القناة الإنجليزية آمناً من الناحية السياسية. فالرحلة البحرية إلى بوردو كانت مجرد رحلة خارجية أكثر منها رحلة أجنبية. كما أنها لم تكن مغامرة ملاحية كبيرة، إذ لا يتطلب الأمر سوى سفينة قادرة على تحمل رحلة في المحيطات لأن الطقس في القناة الإنجليزية يمكن أن يكون صعباً وقاسياً للغاية. وعلاوة على ذلك، يمكن مد أي رحلة وبسهولة إلى إسبانيا أو البرتغال. وتبعاً لذلك، فإن طريق عبور القناة الإنجليزية أصبح مساراً منتظماً للشحنات المتجهة إلى الخارج المحملة بالصوف والسلع المتجهة إلى الوطن والمحملة بالحبوب والنبيذ والتي تُحمّل على سفن تجارية عريضة تدفعها أشرعة مربعة.

وكانت الأنهار التي جعلت الكثير من مناطق هولندا تشبه المستنقعات هي التي تمثل وسيلة مريحة وغير مكلفة لنقل البضائع عبر أجزاء كبيرة من أوروبا الغربية. فسافر التجار الهولنديون الأوائل لأعلى هذه التيارات المائية وهم يغيرون اتجاه قواربهم عكس التيار المائي البطيء ويعودون محملين بسلع مثل الخشب والحبوب والنبيذ. وباستخدام الخبرة التي اكتُسبت في الممرات المائية الداخلية وسّع هؤلاء التجار مشاريعهم في الدانمارك وعبر مناطق مختلفة من بحر الشمال حتى نيويورك وغيرها من المدن الإنجليزية.

وعلاوة على ذلك، فإن سلسلة من الكوارث الطبيعية التي اجتاحت السهول في أوروبا خلال القرن الثالث عشر أسفرت عن تحطيم الحواجز في هولندا مما أدى للسماح بتوغل مياه البحر في قلب البلاد. ولم يتراجع أو ينحسر هذا البحر الداخلي الجديد على الإطلاق وربما كان ذلك نتيجة إما للانخفاض التدريجي في طبقة اليابسة، أو لارتفاع مماثل في متوسط مستوى سطح البحر، وربما كان قليلاً من هذا وذاك. ومن الجدير ذكره أن آلاف الأشخاص قد لقوا حتفهم عندما انفجرت السدود، ولكن هذه الكارثة كانت مع ذلك بمثابة نقطة تحول في تاريخ هولندا. «مع توغل ذراع بحري

كبير وبشكل يمثل حماية بشكل عميق إلى داخل حدودها، تحول الهولنديون للتجارة بقوة أكثر من أي وقت مضى»[3].

البرتغال

أحرزت البرتغال أكثر عمليات التقدم وضوحاً في مجال التكنولوجيا والمنجزات البحرية خلال السنوات الأولى الحرجة والمهمة من الاستكشاف الأوروبي للممرات البحرية في العالم. ومما ساعد البرتغاليين في هذه المساعي موقعهم على المحيط الأطلسي والمياه الزرقاء الجميلة على ميناء لشبونة. فعلى عكس العديد من الموانئ الأوروبية الأخرى التي تتطلب مروراً صعباً للسفن من البحر وإليه، فقد سمح موقع لشبونة الجغرافي ومیناؤها العميق للسفن الكبيرة بأن تشق طريقها إلى داخل الميناء أو خارجه بقليل من المساعدة أو القليل من العقبات[4]. وقبل نهاية القرن السادس عشر، كان البرتغاليون قد وسعوا إمبراطوريتهم التجارية عن طريق إقامة علاقات تجارية مع تجار العبيد على طول الساحل الأفريقي وبناء «مصانع» تجارية في غوا - «Goa» ودامان - «Daman» وديو - «Diu» في أقصى الهند. وأعانهم على هذا اكتشاف نمط من الرياح التي تهب في اتجاه الهند بين الساحل الشرقي لأفريقيا ومدغشقر في موسم الرياح الموسمية، وتعود نحو الطرف الجنوبي من أفريقيا في موسم الجفاف.

وعلى الرغم من تقدمهم المبكر في النشاط البحري والاستكشاف، إلا أن حكام البرتغال اعتادوا على أن تتم اكتشافاتهم بالمجان. فعلى الرغم من أن رحلات الاستكشاف البحرية التي يقوم بتمويلها القطاع الخاص كانت بالتأكيد تعود بمنافع ومنح سخية تتمثل في الأراضي والتكريم والألقاب المناسبة، إلا أن التمويل الملكي لأي مشروع يتطلب مخاطرة من ناحية السفن أو المال كان شبه مجهول. وفي نهاية المطاف سعى البرتغاليون مثلهم مثل الإسبان في ذلك إلى الحصول على ثروات هائلة وتكوين ثروة وطنية كبيرة ليس من خلال «الإثارة الصحية لعمليات الاستكشاف والمغامرة ولكن [من خلال] الاتجار في الذهب والفضة». وأدى ابتلاع إسبانيا للبرتغال عام 1580 إلى نهاية فترة الهيمنة البرتغالية، وجعل من إسبانيا شيئاً ما، لم تكنه من قبل وهو

قوة بحرية مهمة[5].

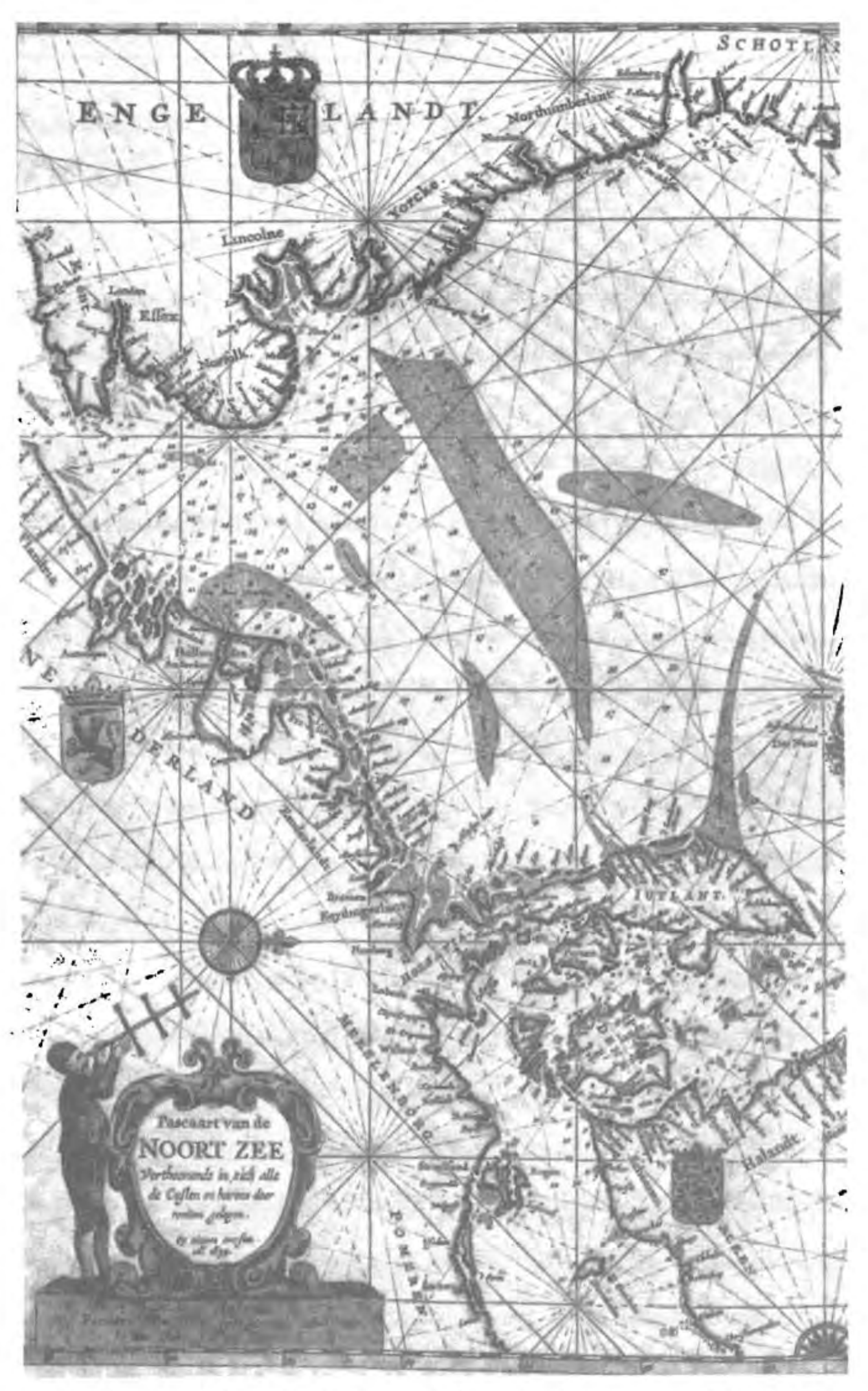
إسبانيا

كان موقع إسبانيا في شبه جزيرة إيبيريا مميزاً بشكل ملحوظ، حيث تمتعت بالقدرة على الوصول لكل من ساحلي المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط. وبحلول عام 1720، كان للإسبان أربعة موانئ رئيسية مع مرافق بناء السفن في شبه جزيرة إيبيريا وهي: غورنيزو – «Guarnizo» وإل فيرول – «El Ferrol» وقادس – «Cadiz» (لا كاراكا – «La Carraca») وقرطاجنة – «Cartagena». وفي حين وقع ميناءا قادس وقرطاجنة على جانبي مدخل البحر الأبيض المتوسط كان بمقدر إسبانيا أن تتحكم في التجارة القادمة من بلاد الشام فضلاً عن التجارة القادمة من ساحل غرب إفريقيا من جزر الهند الشرقية.

إلا أن خسارة جبل طارق لصالح إنجلترا حرم إسبانيا ليس فقط من السيطرة على مصب البحر الأبيض المتوسط ولكنه «أصبح أيضاً عقبة أمام طرق اتصال سهل بين أسطولها المنقسم قسمين «واحد في المحيط الأطلسي والآخر في البحر الأبيض المتوسط[6].

ومع ذلك، مع انتقال عصر الاستكشاف إلى عصر الاستعمار، ثبت أن البوابة الكبرى إلى العالم الجديد تتمثل في مجمع الموانئ الإسبانية الممتدة من قادس إلى أشبيلية على ساحل جنوب غرب إسبانيا. وفي قادس كان يتم تجميع الأساطيل وإرسالها إلى العالم الجديد ومن خلال قادس (ولكن في نهاية المطاف من خلال أشبيلية) كانت كنوز العالم الجديد تدخل إلى أوروبا. إلا أن إسبانيا كان بها في القرن السادس عشر ككل القليل من المنافذ التي تحتوي على منشآت لتحميل وتفريغ السفن الكبيرة. فكان ميناء سانتاندر على خليج بسكاي وميناء ملقة على البحر الأبيض المتوسط هما ما يوجد بهما فقط رافعات قادرة على تحميل شحنات ثقيلة الوزن.

وعلى الرغم من الواقع الذي يشير إلا أن أشبيلية لم يكن بها منشآت مينائية تباري أهميتها في النهاية إلا أن هذا الميناء الداخلي الواقع على بعد زهاء 100 كيلومتر أعلى



يعتبر هذا المخطط الذي يعرض بحر الشمال نموذجاً للعديد من أدوات المساعدة الملاحية التي كانت تستخدم في أوائل القرن السابع عشر. لاحظ الأعداد الكبيرة والرجل الذي يحمل أداة تحديد مواقع الأجرام السماوية في الزاوية.

نهر الوادي الكبير من قادس أصبح قاعدة أرضية خاصة بالأساطيل التي كانت تقوم باستكشاف واستغلال جزء كبير من النصف الغربي من الكرة الأرضية. وكان المرور من نهر الوادي الكبير يتم من خلال مراحل بطيئة على مدى عدة أيام. وهناك خطر جد حقيقي حيال فقدان السفن في المياه الضحلة والرملية الكثيرة التي شكلت خطراً كبيراً على الملاحة في هذا النهر. وبسبب هذه المياه الضحلة، لم تكن تغادر سوى السفن الصغيرة ميناء أشبيلية وهي محملة بالكامل بكل ما لها من بضائع ومؤن. بينما كانت السفن الكبيرة تخرج منه فارغة من الناحية الفعلية في حين تأتي حمولتها ومؤنها عبر الكثير من مسارات النهر وهي محمولة على ناقلات كبيرة. وبمجرد الوصول لمصب نهر الوادي الكبير تبقى عقبة خطيرة واحدة: وهي شريط رملي يغلق الممر المؤدي إلى البحر المفتوح. «فقد يتأجل الموعد النهائي للرحيل لعدة أيام حتى تكون أحوال الرياح وضوء النهار والمد والجزر مناسبة» لتجاوز هذه العقبة. وبمجرد الوصول للشريط، تُسلّم جميع السفن لعناية مرشدين حاذقين في المرفأ من أجل الوصول للقناة التي تؤدي إلى قادس[7].

وكانت مواقيت الرحلات التي تتم من العالم الجديد وإليه تكون إما في فصل الربيع أو فصل الصيف وذلك سعياً لتجنب موسم العواصف في منطقة البحر الكاريبي. والمحطة الأولى من الرحلة عبارة عن رحلة سريعة إلى جزر الكناري حيث يمكن القيام بعمليات الإصلاح وتحميل الإمدادات. ثم تقوم السفن بقفزة كبيرة عبر المحيط الأطلسي عبارة عن رحلة تستغرق نحو شهر وتدفعها الرياح التجارية المواتية من خلفها. والسفن التجارية الشمال شرقية تسير بسرعة ثابتة تبلغ من 15 إلى 20 عقدة من دون تغيير الاتجاه بأكثر من نقطة بوصلة طوال العام، وإضافة القدر نفسه من سرعة التيار غير المتغير بمقدار 2 أو 3 عقد في الاتجاه نفسه. ونتيجة لذلك، تميزت رحلات السفن المتجهة غرباً بالسرعة. وعند الوصول إلى جزر الأنتيل، كانت بعض السفن تتجه إلى بورتوريكو أو هيسبانيولا أو كوبا، أما بعضها الآخر وبما أنه خرج من إسبانيا في أواخر العام، فيبحر إلى الجنوب للوصول لليابسة في قرطاجنة دي إنديز وبيراكروز. وكانت رحلة العودة إلى إسبانيا تبدأ دائماً بالمحطة الأولى في هافانا بكوبا.


Nantes
France
Europe
Santander
Bilbao
Bordeaux
Genoa
Ottoman Empire
Marseilles
Toulon
Leghorn
Italy
Spain
Corsica
Rome
Barcelona
Naples
Minorca
Mallorca
Sardinia
Cadiz
Cartagena
Gibraltar
Greece
Algiers
Tunis
Sicily
Barbary States
Malta
Crete
North Africa
The Mediterranean Sea
Tripoli

وتقع جزيرة كوبا عند مدخل دورة من الرياح والتيارات التي كانت تؤدي بشكل مباشر إلى جزر الأزور، وهي رحلة أطول وأصعب من رحلة الخروج من إسبانيا. وكان لا يزال على قباطنة السفن تخطي صعوبات الوصول إلى الشرق في مواجهة الرياح المعاكسة، إلا أن التيارات المائية كانت على الأقل تسير شرقاً من خلال المضيق الذي يبلغ اتساعه تسعين ميلاً بين فلوريدا وكوبا.

وفي البداية كان يُفقد العديد من السفن في مواجهة الأعاصير والشعاب المجهولة والحواجز الرملية، ولكن مع التجربة تعلم البحارة كيفية استغلال الرياح الموسمية والتيارات المائية لتحقيق أقصى فائدة ممكنة منها.

وخلال معظم القرن السادس عشر، كانت الأساطيل الإسبانية تبحر جيئة وذهاباً عبر المحيط الأطلسي «لا تواجه إلى حد كبير أي تحديات من المنافسين الأوروبيين». إلا أنه لم يحدث سوى بعد الانهيار السريع للبحرية الإسبانية بعد تعرضها للهزيمة في موقعة الأرمادا في عام 1588 أن بدأ المغيرون يهاجمون الأساطيل الإسبانية بشكل منتظم[8]. «وتبعتها حظوظ البرتغال التي توحدت مع إسبانيا خلال الفترة الأكثر أهمية من تاريخها على نفس مسار الانهيار». وألقى المؤرخ البحري ألفريد ثاير ماهان باللوم على تخلي إسبانيا والبرتغال عن التجارة والصناعة في «مناجم البرازيل... [و] مناجم المكسيك وبيرو» على التوالي. وكتب ماهان قائلاً: «لم يكن الإنجليز والهولنديون أقل رغبة منهما في الحصول على مكاسب» وأضاف قائلاً: «[ولكن] سعى كل من إسبانيا والبرتغال إلى تحقيق هذه المكاسب من المناجم عن طريق التنقيب عن الذهب في باطن الأرض». وأشار إلى أن «التجارة في جميع المصنوعات أصبحت تحتقر بشكل غير معقول» مما سمح للهولنديين والإنجليز بأن يقدموا لكل من إسبانيا والبرتغال الملابس والبضائع وجميع السلع الأخرى «حتى السمك المملح والحبوب»[9].

ولم يأتِ العجز البحري النهائي لإسبانيا كأحد أعراض انهيار عام فقط، بل جاء أيضاً نتيجة حتمية لمحاولة إسبانيا حكم إمبراطورية بدون امتلاكها لأسطول الشحن. ودخل الإسبان القرن الثامن عشر بأملاك واسعة. وفي القارة الأوروبية، كانوا يملكون هولندا الإسبانية (وهي الآن بلجيكا) وميلانو ونابولي وأغلب مناطق جنوب إيطاليا

وغيرها من المقاطعات المتفرقة. وفي البحر الأبيض المتوسط كانوا يحكمون صقلية وسردينيا وجزر البليار وجميعها توجد تماماً من أجل السيطرة على الممرات البحرية. وفي النصف الغربي من الكرة الأرضية، كان الإسبان يحكمون تقريباً جميع دول أمريكا الجنوبية والنصف الشمالي من القارة إلى جانب بورتوريكو وكوبا. وكانت لهم ممتلكات متفرقة في منطقة المحيط الهادئ وكانوا يحكمون الفلبين. وخلال القرن التالي، كانت قائمة ممتلكات إسبانيا تتغير مع تقلبات كل حرب تالية[10].

وكانت حقيقة أن الإسبان في حاجة إلى قوة بحرية لشن حرب وحماية ممتلكاتهم قد جعلت من اعتمادهم على السفن التجارية بدلاً من السفن الحربية أمراً ملحوظاً بدرجة أكبر[11]. إلا أن استمرار القوة العسكرية برهن على أن ذلك ثمرة طبيعية وصحية للتفاني في مجال التجارة والشحن السلميين. ولذلك فإن الدول التجارية المتقدمة في شمال أوروبا طوّرت قواتها البحرية على حساب جيرانهم الجنوبيين من خلال بناء مؤسس يستند بشكل آمن على التجارة التي ينقلها البحر[12].

هولندا

طوّرت الجمهورية الهولندية التي يشار إليها بالتبادل باسم هولندا، أو المقاطعات المتحدة، واحدة من كبرى أوائل الدول التجارية في أوروبا. وكانت هولندا لها الأفضلية بشكل خاص في هذا المسعى نظراً لموقعها الجغرافي في منتصف الطريق بين شمال وجنوب أوروبا. فقد قام صف طويل من الكثبان الرملية والسدود بتهذيب الأراضي الساحلية في هولندا وفلاندرز وجزر زيلند وحماية مصبات أنهار ماس وشيلدت عند مدخلها على بحر الشمال.

وكفلت البحيرات والمستنقعات الشاسعة تأمين الحدود الشمالية تقريباً بفعالية الأنهار الكبرى في الجنوب. وطوال فترة وجودها، ظل تاريخ هولندا مرتبطاً ارتباطاً وثيقاً بالبحر فكانت تحاربه من خلال بناء وصيانة السدود، في حين كان البحر يقوم من فترة لأخرى باستعادة بعض الأراضي صعبة المنال. وثبت في نهاية المطاف أن مواجهة البحر أمر مستحيل. ولأن عدد سكان هولندا أكثر بمقدار ثمانية أضعاف

عما تستطيع أراضيها تحمله، فقد تحول الهولنديون إلى التجارة لتوفير احتياجاتهم[13]. ولذلك فقد كانت الحاجة الاقتصادية هي ما دفع الهولنديين لكسب قوتهم من خلال البحر، ولكن موقعهم الجغرافي هو ما ساعدهم على النجاح في ذلك «أكثر مما كانت تتطلع إليه أقصى أمانيهم»[14].

وكان الهولنديون يقومون بالصيد في سواحلهم على مدى قرون خاصةً من أجل صيد سمك الرنجة والذي كانوا يستهلكونه طازجاً، ولكن الحاجة لوجود منتجات تصدير شجعهم على تعلم كيفية الحفاظ على الرنجة من خلال تمليحها. وكانت نتيجة هذا الاكتشاف هائلة. فلقد وجد الهولنديون أنه يمكنهم مقايضة كمية غير محدودة تقريباً من الرنجة المملحة بمنتجات أخرى في جميع أنحاء أوروبا. وكانت أسراب سمك الرنجة منجماً من الذهب بالنسبة للهولنديين، ولكن أفضل مناطق الصيد كانت قبالة سواحل اسكتلندا وإنجلترا. ولذلك، فقد أبرم الهولنديون معاهدات مع إنجلترا للحصول على حقوق لصيد الأسماك في هذه المياه، وهي حقوق ظلت قائمة حتى أواخر القرن السابع عشر. وكان يُوفّر الأمن لأسطول الصيد بواسطة سفن مسلحة مرافقة أنشئت وجهّزت لهذا الغرض. فليس من قبيل المبالغة أن نقول إن مصايد الأسماك العظمى وفرت من الخبرة والوسائل ما مكن الجمهورية الهولندية في وقت لاحق لأن تصبح قوة بحرية من الدرجة الأولى. فلقد تعلموا هنا فنون الملاحة والإبحار وتشييد السفن، واستخدموا مهاراتهم في توسيع تجارتهم حتى منطقة بحر البلطيق.

ثم هيمن الشحن الهولندي بسرعة على شمال أوروبا وحظي بمزيد من التوسع على القدر نفسه من النجاح. وتواصل نمو التجارة الهولندية مواكباً التجارة في غرب أوروبا التي كانت تتزايد بشكل عام. وفي النهاية، استقرت حالة الازدهار الهولندية في مجال نقل سلع الكماليات من جميع أنحاء أوروبا من القماش المصنوع من الصوف الإنجليزي، والنبيذ وزيت الزيتون من فرنسا وإيطاليا وإسبانيا، والفواكه المجففة والحرير من اليونان ومن أقاصي بلاد فارس وتركيا. فكانت السفن الهولندية تحمل ما يصل إلى 75 في المائة من جميع السلع التي تتنقل في جميع أنحاء أوروبا.

وعلاوة على ذلك، كان اعتماد الهولنديين المتزايد على البحر وراحتهم في التعامل

معه قد دفعاهم للنظر فيما وراء الأفق لأرض التوابل في الهند وجزر الهند الشرقية والصين[15]. فعن طريق أخذهم الخرائط من البرتغاليين ومعرفة الطرق المؤدية إلى جزر الهند الشرقية توسعت صناعة الشحن الهولندية لتصبح إمبراطورية تجارية عالمية كبرى. فأسست شركة الهند الشرقية الهولندية القوية في 1602 إمبراطورية قامت إلى حد كبير على تجريد البرتغاليين من ممتلكاتهم. وبحلول عام 1650، كانت الشركة هي سيدة رأس الرجاء الصالح، وكانت تسيطر على المراكز التجارية في سيلان وبمحاذاة ساحل مالابار وكورومانديل. وكانت توجد مستعمرات هولندية في الهند وملقة وجاوة وفي مالوكاس. والأهم من ذلك، كانت النقطة الهولندية في باتافيا تسيطر على الممرات البحرية المؤدية إلى اليابان والصين.

وعلاوة على ذلك، كانت شركة الهند الغربية الهولندية التي تأسست في عام 1621 لتنظيم تجارة السلع المهربة التي تتم بالفعل في أمريكا وعلى الساحل الأفريقي تسيطر على أجزاء من سواحل غينيا والبرازيل، هذا فضلاً عن عدة مستعمرات في أمريكا الشمالية، وكانت نيو أمستردام من أبرزها[16]. ورغم أنها كانت تكسب أرباحاً أقل من الشركة الشقيقة، إلا أن شركة الهند الغربية الهولندية كانت قادرة على إيجاد موطئ قدم له قيمة في جزر السكر في جزر الهند الغربية. وخلال ما ينيف على عقد من الزمن (1634 – 1648) احتلت الشركة سان أوستاشيوس وكوراكاو وبونير وأروبا وسابا وسانت مارتن وعدداً من الجزر الأصغر حجماً. وعلى الرغم من تجريدها من مراكزها في البرازيل بموجب معاهدة عام 1661، إلا أنها استطاعت الحفاظ على مؤسسات على اليابسة في سورينام وإيسيكويبو (غويانا الهولندية). وفي عام 1674، حلّت الشركة الأصلية ليعاد تشكيلها عدة مرات لتكون تجسيداً أقل نجاحاً خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر.

إنجلترا

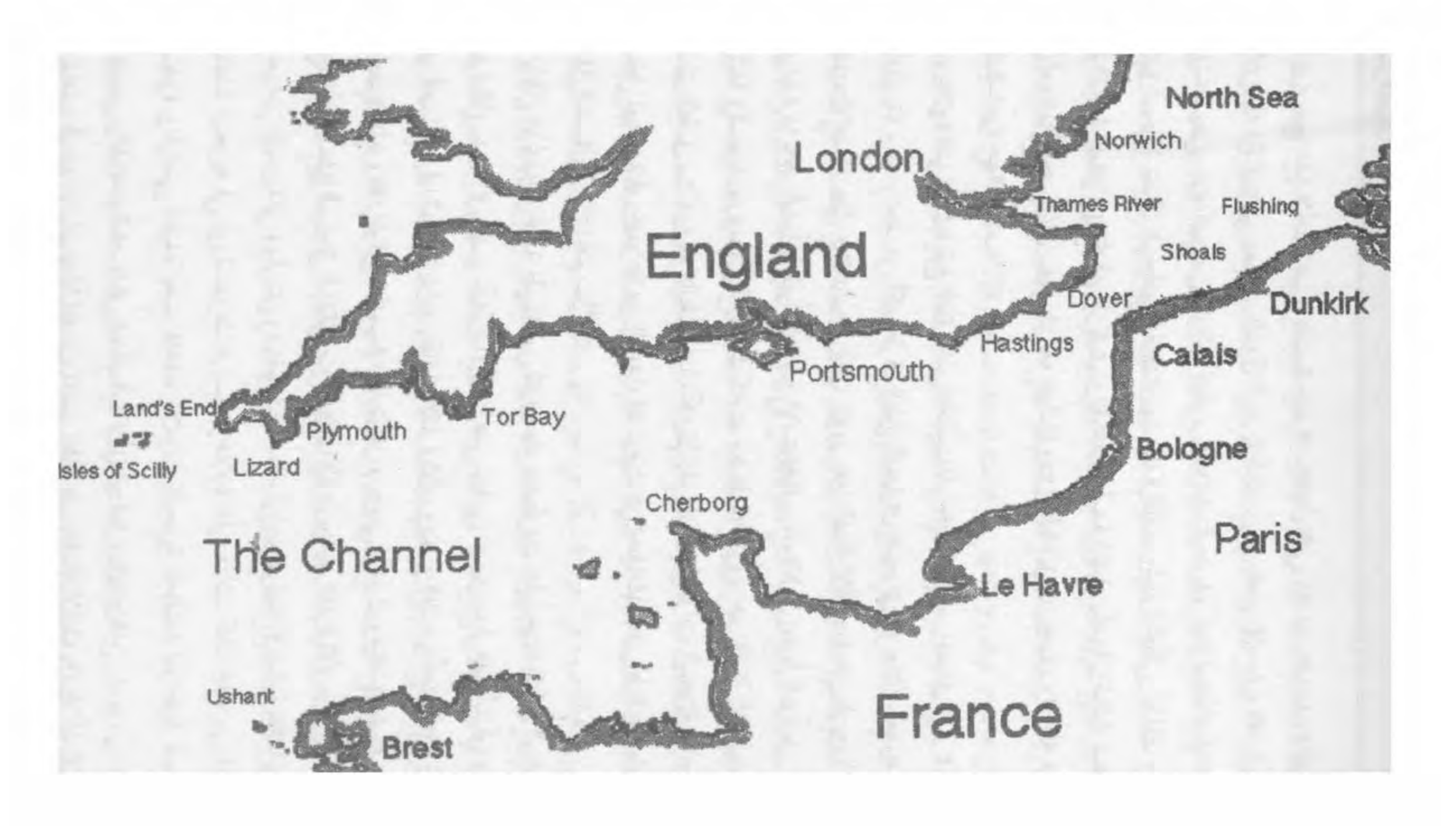
أشار ماهان إلى أن إنجلترا كانت ذات موقع متميز لدرجة أنها «ليست مضطرة للدفاع عن نفسها عن طريق البر، ولا يوجد ما يدفعها لتوسيع أراضيها عن طريق

البر». ومنح هذا لإنجلترا ميزة طبيعية مقارنة بالدول التي كانت حدودها «قارية». ولأن إنجلترا كانت في مصاف الدول البحرية الكبرى في عصر الإبحار، فقد تمكنت من تخصيص جزء كبير من ثرواتها لتطوير القوات البحرية، كما استطاعت تركيز قوتها البحرية حول شواطئها الخاصة بها. كما كانت إنجلترا تحظى كذلك «بميزة استراتيجية تتمثل في الموقع المركزي والقاعدة الجيدة للقيام بأعمال قتالية ضد أي من أعدائها المحتملين... فهي تواجه هولندا ودول البلطيق من جهة، وتواجه فرنسا وإسبانيا من جهة أخرى»[17].

وعلاوة على ذلك، تقع إنجلترا على الجانب المواجه للرياح من مضيق دوفر (القناة الإنجليزية) وهو واحد من أكبر طرق النقل التجاري البحري. وخلال العقود التي سبقت الاعتماد على طاقة البخار كان المرور عبر القناة الإنجليزية عن طريق السفن الشراعية ما يزال تحدياً خطيراً لا يمكن الاستخفاف به، إلا أن جزءاً كبيراً من تجارة هولندا والسويد وروسيا والدانمارك كانت مضطرة للمرور عبر القناة الإنجليزية في المضيق الضيق بين دوفر وكاليه. وهنا يمكن لإنجلترا أن تجعل قوات البحرية التابعة لها تتدخل لمواجهة أي مجموعة من الأعداء قد ترغب في إحداث ملتقى طرق لأساطيلها إما إلى الشمال أو إلى الجنوب[18].

وظل الإنجليز ولحقبة طويلة من تاريخهم يسيطرون على ميناء كاليه الواقع في القارة الأوروبية. وبسبب سيطرة الإنجليز على جانبي مضيق دوفر فقد أنشأوا موانئ توفر أقصر الطرق البحرية بين بريطانيا والقارة الأوروبية. وكان من أفضل هذه المنافذ الإنجليزية المعروفة الموانئ الخمسة (هاستينغز ورومني وهيث وساندويتش ودوفر) التي كانت تبطن الساحل الشرقي من بريطانيا الذي يواجه القارة الأوروبية. وكانت الأحواض البحرية في وولريش ودبتفورد وتشاتام تواجه هولندا الإسبانية مثلما تواجه القاعدة البحرية في بورتسموث فرنسا. وعلاوة على ذلك، كان عدد من الموانئ الصغيرة والمراسي الجيدة يضم قاعدة بلايموث البحرية العظيمة المواجهة للمحيط الأطلسي والقاعدة البحرية في شمال البلاد في شيرنس ويارموث.

وعلى الرغم من أن دولاً أخرى كانت تطل على القناة الإنجليزية، إلا أن الإنجليز


North Sea
Norwich
London
Thames River
Flushing
England
Shoals
Dover
Dunkirk
Hastings
Calais
Portsmouth
Land's End
Tor Bay
Plymouth
Bologne
Isles of Scilly
Lizard
Cherborg
The Channel
Paris
Le Havre
Ushant
France
Brest

تمتعوا بموانئ وسواحل أكثر أماناً يمكن الاقتراب منها بشكل أفضل من معظم منافسيهم. وعندما كانت السفن الإنجليزية تقوم بعمليات ضد الموانئ الفرنسية في برست أو دونكيرك أو لوهافر كانت أساطيلها تتمركز في توورباي أو بليموث أو بورتسموث (سبيتهيد). وفي الطقس الشرقي أو الغربي المعتدل، كان يمكن للسفن الإنجليزية أن تحافظ على مياهها في القناة الإنجليزية بسهولة أمام السفن الفرنسية. وعندما تهب العواصف من الغرب، كانت السفن الإنجليزية تجعل قواعدها تتمركز في الوطن لأنها تعلم أن الرياح المعاكسة من شأنها منع الفرنسيين من الخروج من موانئهم. وعند مراقبة الموانئ الشمالية مثل أنتويرب أو لاهاي أو تيكسيل، كان الإنجليز يستخدمون موانئهم مثل شيرنيس أو يارموث.

ولم تكن هذه المزايا الجغرافية تخلو من بعض الآثار السلبية. فقد كان البحر الأيرلندي على سبيل المثال شبيهاً بعصب كبير يفصل بين الجزر البريطانية. وثبت أنه يشكل وبشكل متكرر خطراً كبيراً على الإنجليز، فهو يعطي لأعدائهم فرصة الوصول إلى المسالك الغربية من بريطانيا والتدخل في السيطرة الإنجليزية على أهالي أيرلندا الذين يظهرون العداوة بشكل عام»[19] وعلاوة على ذلك، كان القراصنة المرتزقة الفرنسيون قريبين جداً من سد العديد من الطرق التجارية الإنجليزية مثلما هو الحال بالنسبة للقراصنة المرتزقة الإنجليز الذين كانوا يهددون الساحل الفرنسي المطلّ على المحيط الأطلسي. كما أن قرب فرنسا من إنجلترا «يسّر كثيراً مسار الحرب الموجه لتلك الدولة الأخيرة. فلأنها تملك موانئ تطل على بحر الشمال وعلى القناة الإنجليزية وعلى المحيط الأطلسي، بدأت الطرادات الفرنسية من نقطة بالقرب من بؤرة تمركز التجارة الإنجليزية الذاهبة والآتية». وكان ميناء دونكيرك الفرنسي بالتحديد فعالاً في هذا الصدد[20].

وتخلى الإنجليز عن بعض المزايا المتأصلة في الدفاع عن جزيرتهم المحصنة فقط وذلك من خلال توسيع ممتلكاتهم الاستعمارية ومراكزهم التجارية إلى إمبراطورية عالمية هائلة. ومع ذلك، وعلى عكس الإسبان الذين لم يستطيعوا حماية المستعمرات الممتدة بالحجم نفسه من وقوع بعض الإهانات التي كانت توجه لهم بسبب انخفاض

قوتهم البحرية وتدهورها، فقد بلغت أبعاد الإمبراطورية البريطانية ذروتها مع تمكن القوة البحرية الإنجليزية من تحقيق المقدرة على تأمينها. وعلاوة على ذلك، كان الإنجليز محظوظين بوجه خاص بشأن مواقع بعض مراكزهم الأجنبية. فجبل طارق على سبيل المثال يعتبر نموذجاً كلاسيكياً لمحطة ذات موقع جيد أعطت للإنجليز سيطرة فعلية على مدخل البحر المتوسط من المحيط الأطلسي، وأمنت مالطا الكثير من ملتقيات الطرق في وسط البحر الأبيض المتوسط، وتحكمت عدن في الخليج العربي وفي الجسر البري المؤدي إلى السويس، وتحكمت مدراس وبومباي في المحيط الهندي والطرق المؤدية إلى جزر الهند الشرقية. وعلى الرغم من حرمان الإنجليز من معظم مستعمراتهم على المحيط الأطلسي من خلال حرب الاستقلال الأمريكية إلا أنهم احتفظوا بمرافق ممتازة في نوفا سكوتيا في هاليفاكس وفي جزر الهند الغربية.

وقد أدى موقع جامايكا في منطقة البحر الكاريبي تحديداً في اتجاه أهم المحطات التجارية مقارنةً بمنافسيها إلى منح إنجلترا الأفضلية في جزر ويندوورد، في حين كانت أنتيجوا بمثابة قاعدة لجزر ليوارد. وقد احتل البريطانيون من وقت لآخر جزراً أخرى مثل مارتينيك وكوراكاو، فضلاً عن حصن رئيسي يسمى بريمستون هيل في جزيرة السكر سانت كيتس (سانت كريستوفر) والتي حظيت بمرسى ممتاز.

ومما يثير الاستغراب، أن الفرنسيين احتلوا طرفي سانت كيتس على مدى سنوات عديدة، في حين احتل الإنجليز وسطها. وقد أشرف الحصن الذي يقع على صخرة بركانية ضخمة بارزة من الجزيرة ويبلغ ارتفاعها 800 قدم على قناة يبلغ طولها أحد عشر ميلاً بين سانت كيتس وجزيرة سانت يوستاسيوس الهولندية. وكان المكان يبدو منيعاً كما كان يخضع لعمليات تقوية بشكل دوري طوال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، وأصبح يعرف باسم «جبل طارق جزر الهند الغربية».

شركة الهند الشرقية

في لندن، أشرف مجلس إدارة على شركة الهند الشرقية التي كانت توصف بأنها «حكومة يملكها رجال أعمال» وفي أوج عزها، كانت الشركة تسيطر فعلياً على

زهاء خمس سكان العالم وكان لها جيش وقوات بحرية خاصة بها. وكانت قوتها العسكرية تماثل إلى حد ما قوتها التجارية، وكان يقودها من وقت لآخر عدد من الشخصيات البطولية منهم روبرت كلايف ووارن هاستينغز واللورد كورنواليس (الجنرال البريطاني في الثورة الأمريكية) وآرثر ويلسلي (دوق ولينجتون لاحقاً). وفي عشرينيات القرن التاسع عشر، كونت شركة الهند الشرقية لنفسها جيشاً على شواطئ أجنبية يبلغ عددها أكثر من ربع مليون رجل، وهو عدد يبلغ أكثر من عدد أي جيش دائم في أوروبا في ذلك الوقت[21].

كما أنشأت شركة الهند الشرقية ترسانات لبناء السفن في بومباي لخدمة واحد من أكبر الأساطيل في العالم على شكل أسطول تجاري عملاق. وكانت هيئتها البحرية تقوم بدوريات في المحيط الهندي ومياه جزر الهند الشرقية بالإضافة إلى الخليج العربي. كما أن سفن جزر الهند الشرقية في القرن الثامن عشر يبلغ وزنها نحو 500 طن ويتكون طاقمها من تسعين فرداً. وكان يعترف بها باعتبارها فئة منفصلة من السفن، فقد شيّدت خصيصاً للتجارة في الهند، ووصل وزن بعضها بمرور الوقت نحو 1000 طن. وسفن جزر الهند الشرقية مزودة بثلاث ساريات، كما كانت تلك السفن مدججة بالسلاح بالنسبة لتصنيفها كسفن تجارية، فقد كانت تحمل ما بين 20 و30 مدفعاً أحياناً على طابقين.

وسفن جزر الهند الشرقية تبحر عادة على شكل قافلة تتكون من ما لا يقل عن اثنتي عشرة سفينة من النوع نفسه وواحدة أو أكثر من فرقاطات البحرية الملكية كسفن مرافقة لها. ومع ذلك فقوة النيران المجتمعة لعدة سفن من جزر الهند الشرقية أكثر جمالاً وروعة من حقيقتها لأنها كانت تعاني عموماً من نقص العدد كسفن قتال وتعج بالركاب والأمتعة والبضائع. ومع ذلك، فحدث في مرة واحدة على الأقل أن استطاعت مجموعة مكونة من خمس عشرة سفينة تجارية تابعة لجزر الهند الشرقية أن صدت هجوم أربع سفن حربية فرنسية من خلال تشكيل خط أمامي وإطلاق نيران مدافعهم بشكل عدائي[22].

وتمتّعت شركة الهند الشرقية بتأثير كبير على حركة الشحن الإنجليزية بصفة عامة.

فقبل تأسيس الشركة، كانت السفن الإنجليزية تبنى في معظمها من أجل عبور القناة الإنجليزية، أو من أجل التجارة الساحلية، أو من أجل صيد الأسماك. وكان البرتغاليون والإسبان وأهالي البندقية وجنوة والهولنديون هم أول من شيد السفن البحرية العابرة للمحيطات.

وفي عام 1607، بدأت شركة الهند الشرقية في تشييد أحواض بناء السفن الخاصة بها وتشييد السفن الخاصة بها. وكان الاحتياج الفعلي يبلغ حوالي ثلاثين سفينة كل عام، وكانت السفن بعد القيام بأربع أو خمس رحلات بحرية تُعدّ «بالية» ولا نفع من استخدامها مرة أخرى. وبحلول عام 1621، كانت الشركة قد عينت 500 عامل في أحواض بناء السفن بشكل مباشر وأنتجت أكثر من 10000 طن من سفن الشحن. وبعد مرور مائتي عام أخرى، قدرت قيمة الشركة بأكثر من 21 مليون جنيه. وفي القرن التاسع عشر، كانت شركة الهند الشرقية تعمل بوصفها الذراع الإداري للحكومة البريطانية في جميع أنحاء الهند[23].

وخلال معظم القرن الثامن عشر، كانت القوة البحرية الإنجليزية متفوقة على ما عداها في أي دولتين أوروبيتين. ولأن قوة الإنجليز تعززت بواسطة الممتلكات في المناطق في جميع أنحاء العالم والأعداد الكبيرة من سكان المستعمرات الموالين للإنجليز في أستراليا وجنوب أفريقيا والهند وأمريكا الشمالية، فقد وجدوا أن الدعم والسند يأتيهم من خلال القواعد والمؤن والقوى العاملة التي كانت ضرورية للحفاظ على إمبراطورية تجارية عالمية. ومع بداية القرن التاسع عشر، أصبح الإنجليز حكاماً عالميين للبحار من دون منازع ولا يهابون أيّ تجمع من القوات البحرية في أوروبا.

فرنسا

لم يقبل الفرنسيون على البحر بمثل حرص الدول الأوروبية الأخرى في الإقبال عليه. ويشير ماهان إلى أن السبب الرئيسي وراء ذلك الموقف بأنه «الظروف المادية التي جعلت من فرنسا أرضاً جميلة ذات مناخ مبهج تنتج داخلها أكثر مما يحتاج إليه شعبها»[24]. إلا أنه مع كل مزاياها الطبيعية فإن القوى البحرية الفرنسية قد هدرت سدى

«بسبب الرغبة في الاتصال الحيوي بين الأجزاء المختلفة من جسدها... المعروف باسم التجارة». وفرنسا التي انفصلت عن العالم بواسطة القوات البحرية من إنجلترا وهولندا والتي حاصرها أعداؤها في القارة الأوروبية، كانت ضحية مجاعة اقتصادية لم يكن لينقذها منها سوى التفاني في سبيل السيطرة الفعالة على البحر. وأدت هذه العزلة «لتآكل حياة الأمة التي توجهت بشكل كامل تجاه بعضها ونفسها بدلاً من التوجه إلى العالم الخارجي والذي من خلاله كان يمكنها الحفاظ على استمرار الاتصال عن طريق البحر». وينبغي النظر لتبعية القوة البحرية بهذا الشكل عند تحليل السلوك الفرنسي على المسرح العالمي خلال جميع أوقات عصر الإبحار[25].

فإلى جانب العيب الذي يتمثل في وجود شاطئ لا تهب عليه الرياح على المحيط الأطلسي، لم يكن للفرنسيين أي موانئ فرنسية على القناة الإنجليزية من أجل السفن الحربية الكبرى شرق بريست. ومع ذلك، فقد كان الخط الساحلي بين دونكيرك وكاليه- على الرغم من جميع المظاهر الخارجية التي تمنع من الدفاع ضد أي هجوم - كان في واقع الأمر يحظى بحماية الضفاف المغمورة في أغلبها والمياه الضحلة التي تمتد لعديد من الأميال في داخل البحر[26]. كما حظيت فرنسا بموانئ ممتازة للتجارة في القناة الإنجليزية وفي خليج بسكاي المطل على المحيط الأطلسي وفي البحر الأبيض المتوسط. وكان العديد من هذه الموانئ يقع عند مصبات الأنهار الكبيرة مما سمح بتدفق تجارة السلع والبضائع الأخرى بحرية في داخل البلاد.

واعتُبر ميناء بريست أفضل موانئ القناة (على الرغم من أنه يقع فعلياً بين القناة وخليج بسكاي). ويوجد في الخليج القاعدة البحرية في روتشفورت.

وكانت مدينة نانت تقع عند حدود الملاحة في أعماق البحار على نهر لوار، كما أن بوردو تقع إلى الداخل بمحاذاة جيروند الذي كان مليئاً بالمياه الضحلة وصالحاً للملاحة بالنسبة للسفن التجارية عند ارتفاع المد فقط. أما مدينتا طولون ومرسيليا فتعتبران الميناءين الرئيسيين الوحيدين الواقعين على الساحل الفرنسي المطل على البحر الأبيض المتوسط، إلا إن ميناء طولون فقط كان قاعدة بحرية. ولكن فعالية ميناء طولون أبطلتها إلى حد كبير القاعدة البحرية في ميناء ماهان الإنجليزي في جزيرة مينوركا.

مصايد الأسماك

امتدت من نيوفاوندلاند وحتى جنوب نيو إنجلند منطقة ضحلة من المحيط تسمى الضفاف. وسميت تلك المنطقة الموجودة في أقصى الجنوب قبالة ماساتشوستس ضفاف جورجز. أما تلك الموجودة قبالة ساحل لابرادور ونيوفاوندلاند فسميت الضفاف الكبرى. واجتذبت هذه المياه الضحلة الهائلة الحجم التي تقع على أطراف أمريكا الشمالية إليها الصيادين على مدى قرون بسبب توافر سمك القد فيها. ولم يكن بالإمكان العثور على مثل هذه السمكة المفردة التي تعيش في المياه الباردة بمثل هذه الكثافة سوى في ضفاف أمريكا الشمالية. وكانت بلدان أوروبا وأمريكا الشمالية ترسل صيادين للضفاف من قبل اكتشاف أمريكا. فقد كان أهالي الفايكينج والباسك والفرنسيون والإنجليز والأمريكيون يصطادون كلهم في الضفاف، وأدمج الحق في القيام بذلك في كثير من المعاهدات الدولية[27].

وكان سمك القد الأطلسي هو الأكبر من بين خمسة أنواع من الأسماك الشقيقة: وهي سمك القد وسمك الحدوق وسمك البولوك وسمك الأبيض وسمك البقلة. ويحتوي سمك القد على أكثر اللحوم بياضاً من بين الأنواع الخمسة. فهو لا يحتوي بشكل فعلي على دهون، ويحتوي على نسبة بروتينات أكثر بمقدار 18 في المائة. فاللحم وهو مجفف في الهواء أو مجفف بأشعة الشمس أو بالتدخين أو بالتمليح يحتوي على 80 في المائة من البروتين المركز، ولا يترسب سوى القليل من الفضلات عند تجهيزه. وفي عصر ما قبل التبريد، كان سمك القد هو السمك المفضل للتمليح. فهو لا يتمتع فقط بدوامه لفترة أطول من غيره من الأسماك المملحة (مثل سمك الرنجة) ولكنه أيضاً يتمتع بطعم أفضل وقشرة ناعمة يمكن استعادتها من خلال النقع. وبالنسبة للإيطاليين والإسبان والبرتغاليين، يعتبر سمك القد نادراً جداً لدرجة أنه لا وجود لكلمة بهذا المعنى في تلك اللغات. ولكن سمك القد المملح كان معروفاً باسم البكلاو والبكلا والبكلهو على التوالي، وظل على مدى أجيال عديدة من المواد الغذائية الأساسية للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط[28].

ومن القرن السابع عشر، كانت الطريقة الشائعة لصيد سمك القد هي الذهاب إلى الضفاف في إحدى السفن وإسقاط عدد من الزوارق مسطحة القعر طول الواحد منها 20 قدماً وعليها طاقم مكون من رجلين. وكان البرتغاليون مشهورين باستعمال زوارق عليها شخص واحد فقط، يمكن تسييرها بشراع واحد فقط، ولكنها كانت تُسيّر في أغلب الأحيان بالتجديف. وكان الصيد يتم عادة بخيط يدوي. وعبر الأوروبيون المحيط على متن زوارق شراعية كبيرة بمساحات كبيرة لسطحها. وكان أهالي نيو إنجلند وأهالي كندا يخرجون على متن سفن شراعية ذات صاريين يمكنها السير بسرعة ذهاباً وإياباً إلى الشاطئ مع الصيد.

وطوّر الصيادون من جلوسيستر وماساتشوستس نوعاً فريداً من السفن الشراعية ذات الصاريين كانت سريعة وصالحة للإبحار. وسرعان ما أصبحت هذه السفن تميز أساطيل صيد السمك على هذه الضفاف. كما كانت تستخدم في سرعة الوصول إلى الجزر الفرنسية وجزر الهند الغربية حيث كانت تجارة سمك القد مولاسيز وسمك القد ماديرا تزداد بشكل رائج وبنمو مضطرد حتى قيام الثورة الأمريكية.

وكان سمك القد المملح يستخدم لتغذية العبيد في المزارع. كما استخدم صيادو سمك القد سفناً تسمى «السماك»، وكانت مثل هذه المراكب تناسب الأسماك جيداً حيث إنها جيدة الرطوبة ومناسبة بشكل خاص للحفاظ على الأسماك طازجة[29].

صيد الحيتان

كان الأمريكيون هم أرباب صيد الحيتان من دون منازع في جميع أنحاء العالم أثناء القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. إلا أنه من المسلم به عموماً أن أول مؤسسة تجارية في تاريخ صيد الحيتان أنشأها أهالي منطقة الباسك في إسبانيا وفرنسا في القرن الثالث عشر. وكان أهالي منطقة الباسك قد استفادوا من وفرة الحيتان السود في خليج بسكاي. وكانت هذه الأنواع من الكثرة والقرب من الشاطئ لدرجة أن الصيادين كانوا يستطيعون الخروج من الشواطئ المفتوحة في زوارق صغيرة لملاحقتها. وظلت هذه الطريقة تستخدم حتى أواخر القرن السادس عشر.

وكانت نقاط المراقبة التي أنشئت على منحدرات الجبال الشاهقة أو النقاط المناسبة الأخرى ترسل إشارات بظهور حيتان للصيادين المتحفزين الذين يطلقون قواربهم ويتبعون إشارات نقاط المراقبة ليصلوا إلى أماكن تجمع الحيتان. والحوت يُصاد عن طريق ضربه بحربة متصلة بحبل مربوط بمرساة من الخشب طولها قدمان مربعان. وعندما تستقر الحربة بعمق في لحمه يضطر الحيوان إلى تركيز طاقاته في سحب المرساة الخشبية في المياه. وصائدو الحيتان يتبعونه إما بطاقة التجديف أو الشراع حتى يتمكنوا من قتل الحيوان المجهد بالرماح. ثم يقومون بسحب جثته إلى الشاطئ لتجهيزها (عملية السلخ). وكان تأثير كل من قوارب صيد الحيتان الأثقل وزناً، والحراب الأفضل ذات الحد المعدني الذي يتعلق باللحم جيداً، والخيط المتين، كبيراً في عملية صيد الحيتان وهذا أدى بدوره إلى تطوير «ربط الحيتان» بحبل الحربة مما جعل الحوت يجرّ القارب[30]. وكان هذا الفعل خطيراً ولكنه مكن الصيادين من الإبقاء على صلة أوثق بالحوت وجعل عملية اصطياده أسرع[31].

وتميزت محطة الشاطئ بأن بعض الرجال كانوا يقومون بالصيد وكان بعضهم الآخر يقوم بتقطيع اللحم وإعداده للطهي. وعندما أصبح صيد الحيتان أقل وفرة قرب الشاطئ سواء بسبب الصيد الجائر أو نظراً لأسباب أخرى، أصبح الخروج بزوارق التجديف والعودة بالقطر أمراً غير عملي. فقام أهالي الباسك بتكييف المركب الشراعي الذي يسير بطاقة الريح لصيد الحيتان بعيداً عن الساحل. وإذا كانت رحلة العودة تتم في أوضاع معقولة كانوا يقومون بسلخ الحوت بجوار السفينة ويخزنون الجلد في براميل. وإذا كانت المسافة كبيرة جداً فيعمدون إلى تحويل الجلد إلى زيت وهم في عرض البحر. وظل هذان الأسلوبان في تجهيز الحيتان سواء في البر أم في البحر سمة مميزة للصناعة لعدة قرون.

ويعود اختراع طريقة تجهيز الحيتان ومعالجتها في البحر عموماً إلى قبطان من أهالي الباسك يدعى فرانسوا سوبيت وهو الذي أنشأ فرناً على متن سفينته. وساعد الفرن على تسخين الجلد في وعاء على النار على متن السفينة. حيث يُغرف الزيت من الوعاء وتُستخدم بقايا الدهون كوقود للنار. وكان بالإمكان رؤية أعمدة من الدخان الأسود

المتصاعد من النار في الأفق. وفي السنوات اللاحقة كانت سفن صيد الحيتان تقيد بالثلوج المتدفقة التي كانت تُسلخ الحيتان عليها، في حين كان كلّ منهما ينطلق خلال أماكن صيد الحيتان وسط التيارات المائية.

وظلت هذه العمليات مع إدخال تحسينات دقيقة عليها في المعدات هي الأساليب التي استخدمها صائدو الحيتان للعودة بصيدهم إلى الوطن حتى مطلع القرن العشرين[32].

وظل أهالي الباسك هم الأوروبيون الوحيدون الذين يقومون برحلات بحرية ممتدة لصيد الحيتان حتى القرن السادس عشر. فقد مارسوا الصيد في «الضفاف الكبرى» في القرن الرابع عشر، كما فعلوا الشيء نفسه في المياه المحيطة بأيسلندا. وكانوا يسوّقون الزيت كوقود للإضاءة، كما قاموا بتمليح السمك المفلطح واللحوم لتناولها كغذاء، وطحنوا كذلك العظام والبقايا الأخرى لاستخدامها كسماد. وعلى الرغم من أن المستكشفين الأوائل في الممرات الشمالية الشرقية والشمالية الغربية لاحظوا وجود حيتان في مياه القارة القطبية الشمالية، إلا أن أول نشر لسفن صيد حيتان أوروبية من خارج أهالي إقليم الباسك، لم يسجل قبل نهاية القرن السادس عشر.

وفي عام 1611، عيّنت شركة مسكوفي، وهي إحدى الشركات المستأجرة التي تبحث عن ممر يؤدي للهند عبر بحر الشمال، ستة من أهالي الباسك لقيادة رحلة لصيد الحيتان مكونة من سفينتين. وكان المشروع الفاشل بقيادة توماس إيدج ولكن اعتبرت تلك المحاولة أقدم محاولة إنجليزية مسجلة لصيد الحيتان. وفي العام التالي، غامرت سفينتان أخريان وعادت محملة بحمولة 180 طناً من الزيت. فطلبت الشركة على الفور– وأجيب طلبها– تفويض احتكار صيد الحيتان بميثاق ملكي. وعندما منح الملك جيمس الأول ميثاقاً يتضمن حقوق صيد حيتان لشركة الهند الشرقية الأسكتلندية نشأ نزاع بين الشركتين، ثم حُسم نهائياً بالتوصل إلى حل وسط[33].

ومع ذلك، فقد شكّل عدد من التجار الهولنديين الذين لاحظوا المزايا التي تتمتع بها هذه التجارة شركة نورديش في عام 1614 كشركة منافسة. فطوّروا الصناعة من صيد للحيتان على نطاق صغير إلى صناعة كبيرة من خلال توفير الدعم المالي وتوفير

الحماية لأساطيلهم من سفن صيد الحيتان. وفي عام 1614، أبحر أسطول صغير مكون من أربع عشرة سفينة صيد حيتان في البحر تحت حماية أربع سفن حربية على متن كل منها 13 مدفعاً. وفي العام نفسه وجهت شركة مسكوفي ثلاث عشرة سفينة وسفينتين مسلحتين. وكان اللقاء غير مريح بين الأسطولين في أماكن صيد الحيتان في بحر الشمال، ولكن الحسّ السليم والرغبة في الربح كان لهما السيادة. واتفقت الدولتان على عقد هدنة دائمة أدت لتقسيم أفضل مناطق الصيد بينهما. وفي النهاية أصبح الهولنديون الذين كان لهم أكبر سوق للزيت في أوروبا يهيمنون على المجال في أوروبا وحجّموا بشدة من الأرباح الإنجليزية. ولم يظهر الفرنسيون في أماكن صيد الحيتان إلا على فترات متقطعة، ولكنهم لطالما واجهوا تحديات مزاعم الهولنديين بخصوص حقوقهم الحصرية.

ولم يكن من السهولة بمكان طرد الأنجلو أمريكيين بسهولة. فقد بدأ أهالي المستعمرات الإنجليز في أمريكا الشمالية في مجال صيد الحيتان الناشئ عام 1645 بداية من شواطئ ساوث هامبتون ولونغ آيلاند. وكان صيد الحيتان يتم في قوارب صغيرة بواسطة أهالي «مارثاس فينيارد» في عام 1652 ومن ساحل كيب كود في عام 1670.

وتجاهل أهالي نانتوكيت صيد الحيتان لأغراض تجارية في البداية فلم يكونوا يصطادون سوى الحيتان التي كانت تأتي إلى المياه الضحلة أو تجنح للشاطئ مثلما كان يفعل أهالي أمريكا الأصليين على مدى قرون. إلا أنه في 1690 بذل مجتمع نانتوكيت الذي يتكون من أعضاء في جماعة الكوايكرز جهوداً متضافرة لتطوير صناعة صيد الحيتان. ووصف هذا بأنه «مشروع ناجح وفريد من نوعه في تاريخ صيد الحيتان»[34].

وبمجرد إنشاء صناعة صيد الحيتان فقد كان لها تأثير على حياة كل أهالي نانتوكيت. فكان الشباب متحمسين للعمل في سفن صيد الحيتان، والأهالي من غير القادرين أو الطاعنين في السن بدرجة لا تسمح لهم الذهاب إلى البحر، كانوا يحولون جهودهم للحرف المرتبطة بها مثل: صناعة السفن، أو صناعة الأشرعة، أو صناعة البراميل. وبُنيت سفن أكبر حجماً كي تصبح الرحلات أكثر ربحية. إلا أن توهج النجاح لم يدم

طويلاً، فقد غدا من الصعب جداً والنادر العثور على حوت العنبر، وكانت الرحلات البحرية تأخذ صائدي الحيتان إلى المحيط المتجمد الشمالي لاصطياد الحوت الأسود والحوت الأحدب. وتسبب سدّ من الرمال في إغلاق مرفأ نانتوكيت مما أدى لمنع السفن الأكبر حجماً ذات القيعان العميقة من الدخول. وبحلول عام 1869، أثبت سدّ الرمال وبسرعة أنه عقبة لا يمكن التغلب عليها بسرعة.

وبحلول نهاية القرن السابع عشر، انتشرت صناعة صيد الحيتان الآخذة في النمو على طول سواحل نيو إنجلند. وفي عام 1755، انخرطت بلدة نيو بدفورد في صناعة صيد الحيتان التي جعلت منها المجتمع الرائد في مجال صيد الحيتان في أمريكا الشمالية. وكانت أعظم حقباتها من عام 1825 وحتى عام 1860، عندما تزاحمت السفن في مينائها، واحتشدت أرصفة الميناء ببراميل زيت الحوت المغطاة بالأعشاب البحرية لحمايتها من الطقس الحار. وكان مختبرو زيت الحوت يسيرون على الأرض التي يغطيها الزيت وذلك لاختبار جودة الزيت وكميته. وفي الشوارع المرصوفة المؤدية إلى الأرض المواجهة للبحر، شيّدت بنايات من الطوب ضمت مكاتب تجارية وغرفاً للفرز. وركّزت المصارف وشركات التأمين ومكاتب المحاماة مقارها في قلب المنطقة التجارية، وشيّدت مستودعات ومصافي ومتاجر الزيت، ونشأت مخابز متخصصة في تصنيع الخبز الجاف من أجل السفن. كما دلّ على ذلك أيضاً الحرف التقليدية للدعم البحري وكلها كانت مشغولة بشدة. وكان أعظم عام بالنسبة إلى نيو بدفورد عامّ 1857 حيث كان هناك 10000 رجل يكسبون قوتهم من صناعة صيد الحيتان.

وفي حين توسعت الصناعة في نيو إنجلند وجد الأنجلو أمريكيين أنهم ينتجون منتجات من الحيتان والزيت تفيض عن احتياجاتهم. ولكنهم وجدوا سوقاً جاهزة في إنجلترا حيث توقفت صناعة صيد الحيتان. إلا أن صائدي الحيتان من المستعمرات وجدوا تشجيعاً من جانب الحكومة البريطانية التي مررت قوانين المكافآت في 1733 و1749 لتشييد سفن صيد حيتان تبلغ حملتها أكثر من 200 طن. وبدأ صائدو الحيتان في نيو إنجلند يتجاوزون أماكن صيد الحيتان التقليدية، ففضلوا المياه الدافئة والأقل من حيث المخاطرة في البحار الجنوبية التي يعيش فيها حوت العنبر. «وحتى اندلاع



تشكيلة واسعة من السفن تستخدم كل يوم بواسطة من يعملون في البحر. هذا المشهد من الساحل الهولندي في منتصف القرن التاسع عشر مرسوم على خزف مصقول عتيق (من مجموعة للمؤلف).

حرب الاستقلال الأمريكية في 1775 كانت حكاية صيد الحيتان في المستعمرات تتمثل في التوسع واقتناص الفرص».

وفي عام 1774، بلغ عدد سفن أسطول صيد الحيتان الأمريكي أكثر من 360 سفينة عمل فيها ما يقرب من 5000 شخص. وعلى الرغم من أن هذه الصناعة كانت إحدى ضحايا الحرب إلا أن روح صائدي الحيتان الأمريكيين ظلت حية حتى القرن التاسع عشر كي تجعل منهم صائدي حيتان بلا منافس في جميع أنحاء العالم[35]، إلا أن الحرب الأهلية الأمريكية (1861 – 1865) كان لها تأثير سلبي على صناعة صيد الحيتان. فأغرقت الطرادات الكونفدرالية شيناندوا وألاباما العديد من سفن صيد الحيتان، وقامت الحكومة الفدرالية بشراء أربعين سفينة صيد حيتان عرفت باسم ستون فليت – «Stone Fleet» ليتم إغراقها في مياه السواحل الجنوبية في عام 1861 للمساعدة

في حصار الموانئ الكونفدرالية. وبصرف النظر عن هذه الخسائر إلا أن الأيام المتبقية من صيد الحيتان كانت معدودة بالتأكيد. ففي عام 1850، اكتشف النفط في ولاية بنسلفانيا. ولأن الكيروسين أصبح متاحاً ومتوافراً، انتفت الحاجة لزيت الحوت لإضاءة المصابيح. ومع بزوغ فجر عصر جديد، تغيرت وجهة الاستثمارات التي كانت تُضخّ في صناعة صيد الحيتان في ذلك الوقت إلى صناعات تحظى بآفاق أعلى من حيث النمو السريع والعوائد السريعة مثل صناعة السكك الحديدية، ومصانع النسيج وآبار النفط.

الحواشي

1. آلان ويستكوت، كتابات ماهان عن الحروب البحرية: مقتطفات من كتابات العميد البحري الأدميرال ألفريد ثاير ماهان (بوسطن: ليتل، براون أند كو.، 1919) ص. 16.
2. يمكن أن تنطبق الحجة نفسها على منطقة بحر الكاريبي مع العديد من نقاط الجزر أو جزر الهند الشرقية. جورج ماسيلمان، مهد الاستعمار (نيو هيفين، طبعة: مطبعة جامعة ييل، 1963) ص. 10.
4. بينما كانت البرتغال خاضعة لحكم إسبانيا من عام 1580، كانت لشبونة المكان الذي جمع فيه فيليب الثاني الأرمادا الإسبانية في عام 1588.
5. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن: ليتل، براون أند كو.، 1961) ص. 86؛ ألفريد ثاير ماهان، تأثير القوة البحرية على التاريخ، 1660– 1783 (1890) إعادة طبع، نيويورك: دوفر، 1987)، ص. 50 – 53.
6. ويستكوت، ص. 26.
7 بابلو إي بيريز مالاينا، بحارة إسبانيا: الحياة اليومية على أساطيل الهند في القرن السادس عشر، ترجمة كارلا ران فيليبس (بالتيمور، ميريلاند: مطبعة جامعة جون هوبكينز، 1998) ص. 8 – 9.

8. بيريز مالاينا، ص. 7.
9. ماهان، ص. 50 – 53.
10. المصدر السابق، ص. 201 – 202.
11. ويليام وستيفنز وآلان ويستكوت، تاريخ القوة البحرية (نيويورك: دوبل داي، دوران، 1943) ص. 88.
12. ويستكوت، ص. 21.
13. المصدر السابق، ص. 32.
14. ماسيلمان، ص. 7.
15 المصدر السابق، ص. 13.
16. ماهان، ص. 97.
17. ويستكوت، ص. 21– 24.
18. المصدر السابق، ص. 23.
19. المصدر السابق، ص. 37.
20. المصدر السابق، ص. 24.
21. برايان جاردنر، شركة الهند الشرقية: تاريخ (نيويورك: مطبعة دورست برس، 1971) ص. 188.
22. المصدر السابق، ص. 96 – 97.
23. المصدر السابق، ص. 29، 203.
24. ماهان، ص. 36.
25. المصدر السابق، ص. 198 – 199.
26. ماركوس، 102 – 103.
27. مارك كيرلانسكي، سمك القد: سيرة ذاتية للأسماك التي غيرت العالم (نيويورك: كتب بنجوين، 1997) ص. 44.
28. المصدر السابق، ص. 37.
29. المصدر السابق، ص. 95.

30 اخترع حداد أمريكي من أصل أفريقي لويس تمبل أول رأس حربة والتي بمجرد اختراقها الحوت تتحول لشكل زاوية قائمة على جذعها بحيث تمسك فيه بسرعة. وكان هذا معروفاً باسم رمح تمبل المعقود، وكان يستخدمه كل صائدي الحيتان بشكل فعلي.

31. بيل سبينس، القتل بالرمح: قصة صيد الحيتان (نيويورك: كتب الهلال، 1980) ص. 35. أصبح صائدو الحيتان الأمريكيون بارعين في هذا النوع من صيد الحيتان لدرجة أنه صُكّت العبارة «ركوب مركبات تزحلق نانتوكيت» لوصف ذلك.

32. المصدر السابق، ص. 16.

33. المصدر السابق، ص. 27.

34. المصدر السابق، ص. 35 – 37.

35. المصدر السابق، ص. 44، 53.

الفصل الثالث

الملاحة البحرية

«لا نرى أمامنا الآن سوى السماء الممتدة والمياه المحيطة بنا من كل جانب مما جعلنا ندرك قدرة الرب الذي استودعناه أنفسنا».

ضابط بحري فرنسي، 1780

عادةً ما يستعين الملاحون المحترفون بمناهج الإبحار البسيطة، وعلى الرغم من تعلمهم رياضيات مهنتهم في إطار الدراسة التقليدي، إلا أن معظم التدريب العملي لا يتحقق لهم ولا يحصدونه إلا في عرض البحر وتحت أعين كبار المرشدين وإشرافهم. وكان المنهج الأساسي «المسطح» في الإبحار ينظر إلى الماء باعتبارها مسطحاً هندسياً. وهذا الإبحار العادي لم يكن سوى منهج لتحديد مسار ما على أساس افتراض أن الأرض هي سطح مسطح تقطعه خطوط الطول والعرض الوهمية مثل لوح الشطرنج.

وبالطبع، لم يكن يخفى على أكثر البحارة سذاجة أن الأرض ليست «مسطحة». وبكل بساطة كانت الأرض المسطحة أكثر ملاءمة كنموذج فكري عن السطح المنحني لدى البحارة. ولقد اتسمت مناهج الإبحار العادية بالدقة عبر المسافات القصيرة وذلك في المناطق الاستوائية والمعتدلة من الأرض، ولكن مثل هذه الدقة كانت تتناقص تدريجياً عندما تقترب السفن من المناطق القطبية الملاحية. فعندئذ تتخذ خطوط الطول منحنى شديداً، وتتناقص المسافة ما بين خطوط الطول فيما يتعلق

بالأميال على نحو جذري.

الملاحون وموجهو الدفة

زادت أهمية الملاحين الإنجليز في عهد الملكة إليزابيث وذلك نظراً لتطور الرياضيات المتقدمة. ولقد استطاعت نتائج عمل الرياضيات المضني على يد توماس هاريوت، وإدوارد رايت وروبرت ريكورد أن تغير كثيراً من مفهوم الملاحة من مجرد فن يُكتَسب بالخبرة إلى علم رياضي. وكان هاريوت يقوم بدور الاستشاري الملاحي لدى سير والتر رالي وذلك في رحلاته الاستكشافية في فيرجينيا. ولقد ألقى رايت العديد من المحاضرات حول رياضيات الملاحة واستخدام الخرائط والرسوم، وصارت لمعاهدة ريكورد المعروفة بـ «مشحذ العلم» «The Whetstone of Witte» قيمة كبرى لا تقدر بثمن في تطور الملاحة العلمية. «لقد أخرجت الرياضيات من داخل خزانة الدارسين إلى مكتب الحسابات الخاص بالتاجر وإلى قمرة القبطان»[1].

وفي أمريكا، وقبيل حرب الاستقلال، ازدهر النشاط البحري في نيو إنجلند. فعجّت المستعمرات بصانعي السفن والحبال، والأشرعة، وكبار مصممي السفن، وغير ذلك من ممتهني الصناعات البحرية المهرة الذين أسسوا صناعة بحرية موسعة اتخذت من ولاية ماساتشوستس مقراً لها، وبشكل رئيسي في مدن نيوبري بورت وجلوسيستر وسالم وبوسطن. «لقد أفرزت تلك الزمرة الأمريكية مجموعة من أفضل رجال البحار وأمهر التجار في زمانهم»، وكان ينظر إلى قاطني نيو إنجلند باعتبارهم «أمهر البحارة وأكثرهم خبرة ولا يشق لهم غبار أو يوجد لهم منافس وكأنهم حيتان ولدت في البحار». وفي المستعمرات الشمالية، عكفت «الأجيال المتتابعة من الشباب المغامر المقدام» على الدراسة، واكتسبوا الكثير من المهارات والخبرة، التي أهلتهم لأن يصبحوا قائدي سفن أو مساعدين لقائدي السفن. وعلى الرغم من أن المهارات العملية لم تكن تكتسب سوى بالخبرة العملية في البحار، إلا أنه تأسس العديد من مدارس الملاحة التي ازدهرت في كل ميناء تقريباً في تتابع وراء بعضها بعضاً على طول ساحل نيو إنجلند[2].

وعلى الرغم من ذلك، ففي القرن الثامن عشر، ندر وجود ملاح جيد قادر على الإبحار والتحرك بثقة عبر المحيط المفتوح. ولقد تطلبت الملاحة الدقيقة الإلمام بمعرفة عدد من المتغيرات المعينة التي تتداخل بطرق متعددة، ومن تلك الطرق كان يجب الإلمام بأشياء مثل الموقع والسرعة والاتجاه والزمن. وطُوّرت المعدات البسيطة التي تقيس كلاً من تلك الأشياء عبر القرون، ولكن القليل من تلك المعدات فقط اعتبر دقيقاً ويعتمد عليه في كافة الأحوال. ولقد تمكن الملاحون المهرة من تطبيق مناهج التصحيح المعقدة للنتائج الخاصة بالزمن والموقع والاتجاه، والسرعة التي كانت تتوصل إليها مثل هذه المعدات.

وإبان ذلك، أجاد البحارة العديد من المبادئ المعقدة الموجودة في علوم مثل الجبر الحديث والهندسة وحساب المثلثات والجغرافيا والفلك والأرصاد الجوية وتحليل الاتجاهات والفيزياء. والواقع أنه في غياب الخرائط والرسومات المحكمة والمعدات الدقيقة التي تحدد السرعة والموقع، والساعات الدقيقة القادرة على قياس الزمن في البحار، كان من قبيل المعجزات أن البحارة قد تمكنوا من القيام برحلات الملاحة على الإطلاق. والواقع أن واحدة من كل سبع سفن كانت تغادر الميناء، قبل العصر الحديث، اختفت في البحار ولم يسمع عنها أي شيء مرة أخرى. وكان وصول السفن إلى وجهتها يرجع فقط إلى مهارة البحارة والملاحين ومخيلتهم عبر التاريخ.

الموقع

وكان أول الأمور التي يحتاج الملاح إلى أن يقررها بدقة هي موقعه الحالي. وفي البداية يبدو الأمر وكأن عملية تحديد الموقع مهمة بسيطة، ولكن تبين فيما بعد أنها واحدة من أكثر الصعوبات التي يصعب التغلب عليها، فقد يكون الموقع نهائياً أو نسبياً. فعند الوقوف في ملتقى شارعين متقاطعين يعرف معظم الأشخاص موقعهم بالتحديد في المدينة، ويمكنهم تغيير اتجاههم بسهولة نسبية بالاستعانة باستخدام خرائط شوارع المدينة. غير أن البحارة لم يتمكنوا أبداً من التعرف على موقع سفنهم بالتحديد في محيطات الأرض، إلا بعد تطوير المعدات الدقيقة التي حددت خطوط

الطول والعرض، تلك الطرق العرضية الجغرافية التي تقطع الأرض.

أما الموقع النسبي، فهو الموقع مقارنة بنقطة محددة أو معروفة، ويفيد التعرف على هذا الموقع إذا ما تم التوصل والتعرف على الاتجاه والمسافة التي تبعد عن موقع مشهور ما أو منخفض حتى ولو كان الموقع النهائي لا يزال مجهولاً. وقد تمكن البحارة من تحديد موقعهم النسبي في البحر باستخدام الاتجاهات الأربعة الأساسية في البوصلة المغناطيسية مقارنة بالشمال، أو بموقع النجمة القطبية (نجمة الشمال). وكان الإبحار بالاستعانة بمراقبة موقع النجوم هو المبدأ الأساسي والأولي الذي اعتمدت عليه الملاحة في المحيط وأخذت به حتى القرن التاسع عشر[3].

وكانت أي سلسلة من المعالم المعروفة تعتبر نقاط البداية والعلامات الموجودة على الطريق ومن بين هذه المعالم المعروفة مجموعات الجزر الموجودة في الأطلسي. فلقد أدرك العديد من المستكشفين الأوائل أنهم إذا أبحروا شرقاً من جزر الكناري فسوف يصلون حتماً إلى ساحل أفريقيا الغربي، أما إذا ما أبحروا غرباً، فسيصلون إلى جزر الباهاما في أمريكا. وعند الإبحار شمالاً من جزر الأزور، يصلون إلى أيسلندا، وإذا ما أبحروا نحو الجنوب فسيصلون إلى جزر الرأس الأخضر. وكانوا يتبعون الخط الساحلي في أفريقيا نحو رأس الرجاء الصالح. ويتجهون إلى الشمال الشرقي من الرأس، وفي النهاية من الممكن أن يقتربوا من اليابسة بالقرب من جزيرة مدغشقر الكبرى. ويمكنهم بعدها المواصلة عبر القناة التي شكلتها مدغشقر وموزمبيق الحديثة وصولاً إلى شبه الجزيرة العربية أو الهند. وباستخدام هذا المنهج في عمليات الملاحة في المحيطات اشتهر هذا المنهج في الملاحة باسم «تقدير الموضع»، وهذا المصطلح مشتق من تقدير الوضع المستنتج في الكتب. ولقد ظل هذا المنهج هو المنهج الأكثر شيوعاً واستخداماً في الملاحة في القرن العشرين.

الانزياح

وقد تبدو الملاحة عملية سهلة نسبياً عند الإشارة إلى خريطة العالم في الأطلس أو التقويم. فمن أي نقطة موجودة على الخريطة من الممكن بسهولة أن تتخذ «القرار»

وتحدد الاتجاه والمسار إلى أي نقطة أخرى. وعلى الرغم من ذلك، فعند قيادة السفينة بالفعل، لا يحتاج الربان إلى معرفة أين كان في بداية الرحلة، وأين يذهب فقط، وإنما يريد أن يعرف أين كان في نهاية كل يوم من أيام رحلته. ولم يكن ذلك بالأمر اليسير كما يظن بعضهم، فالمد والتيارات، وصفات الإبحار الخاصة بالسفينة، فضلاً عن اتجاه الرياح، تعتبر، من بين عوامل أخرى، تتآمر لتجعل من تحديد المسافة التي تقطعها السفينة كل يوم والاتجاه الذي تذهب فيه من الأمور الصعبة للغاية.

والواقع أن أحد العوامل التي أضفت المزيد من التعقيد على تحديد موقع البحار الحالي هو الافتقار إلى نقطة واحدة للإحالة. فكان البحار الذي يرسو في ميناء بورتسموث بإنجلترا يعرف موقعه بالتحديد. ولكن ما إن تغيب الأرض عن نظره، «لا يرى سوى الماء والسماء وحينئذ يدرك قدرة الرب»، وقد يبحر الملاحون لأيام، أو أسابيع، أو حتى شهور من دون أن يروا الأرض، وعندئذ يحتاج بعضهم إلى التعرف على الموقع تقريبياً بناء على السرعة التقريبية واتجاه السفينة عبر فترات زمنية طويلة من دون أدنى مساعدة أو تصحيح دقيق. وعادة ما تحبط مثل هذه الحسابات بفعل الرياح الشديدة المتغيرة، والتيارات المعقدة غير المعروفة، والأداء غير المتجانس للسفينة تحت تأثير الأحوال الجوية المتنوعة والمتغيرة[4].

وقد يصل البحار المحنك، وعلى الرغم من أنه يعرف كيف يدير سفينته واعتاد على المرور في طريق السفر حتى خبر دروبه وسبر أغواره، إلى اليابسة في وقت محدد. وعند القيام برحلة في المحيط لشهور عديدة، قد يتوقع أن يرى معلماً يعتاد عليه على بعد 10 أميال أو أقل من وجهته المنشودة، وتصبح مثل هذه الطريقة هي الطريقة المثلى في الملاحة للتعرف على طرق الرحلة وضمان عدم وقوع أي أخطاء أثناء القيام بها، وقد ظهرت أهمية السمات الجغرافية غير العادية مثل الجبال، والرؤوس البحرية، والمنحدرات بالنسبة للبحارة. وقد احتلت البنى التي يصنعها البشر مثل المنارات وأبراج الكنائس أهمية خاصة كذلك، حتى إن هدم أبراج الكنائس والأشجار العالية التي تستخدم كمعالم بالنسبة للبحارة كان محظوراً بموجب القانون المعمول به في إنجلترا.

وكان من الصعب قياس سرعة اجتياز السفينة في المياه، ولكن البحارة حاولوا تطوير مناهج عدة للقيام بذلك على نحو تقريبي. وإحدى الوسائل للقيام بذلك هي إسقاط خشبة في الماء من قوس السفينة ومراقبة سرعتها وهي تتجه نحو مؤخرة السفينة. والواقع أن قطعة الخشب لم تكن تتحرك في الماء في حين أن السفينة كانت تندفع إلى الأمام. والزمن الذي تستغرقه قطعة الخشب لتتحرك عبر طول السفينة كان مؤشراً طيباً على سرعة السفينة في الاتجاه العكسي. ومع حلول القرن الخامس عشر، ألحق البحارة حبلاً بلوح مثلث مثقل بالرصاص يُسقط من مؤخرة السفينة المتحركة. وعلى الرغم من كونه مثلثاً فقد كانوا يطلقون عليه اسم لوح. وكان الحبل يسحب من بكرة التخزين بفعل مقاومة الماء على اللوح فيما تنطلق السفينة إلى الأمام. وكان البحارة يربطون عقداً صغيرة على الحبل في خلال فترات محددة. ولقد استُخدمت ساعة الرمل الزجاجية والتي مدتها 30 ثانية وتشبه تلك الساعة الزجاجية التي تصل مدتها إلى ساعة، وذلك لتحديد الزمن. وكان عدد العقد التي تُسحب من البكرة في خلال وقت نزول الرمل في الساعة تقديراً معقولاً لسرعة السفينة. فكانت السفينة التي تسحب ست عقد من البكرة تسافر بسرعة ستة أميال بحرية في الساعة.

وكان يُلقى الحبل كل نصف ساعة، ومن ثم يُحصر عدد العقد. وبما أن معظم البحارة لم يكن يعرف القراءة والكتابة، فلقد سجلوا السرعة من خلال وضع وتد على الثقب المقابل للسرعة في اللوح العكسي. وكان اللوح العكسي يحتوي على ثمانية ثقوب للسرعة كل واحد منها يمثل واحداً من ثمانية أنصاف ساعة والتي كانت تعتبر فترة المراقبة (التي تستغرق أربع ساعات).

كما أن اللوح العكسي يحتوي على ثقوب مقسمة إلى دوائر ذات مركز وذلك لتقدير المسار وفق البوصلة. وكانت الزاوية ما بين خط اللوح والمؤخرة تشكّل مؤشراً جيداً كذلك على سرعة الرياح التي تدفع السفينة بعيداً عن مسارها. ويطلق على ذلك اسم الفسحة أو تحرك السفينة بعيداً بفعل الرياح. وقد تسبب تلك الفسحة أخطاء كثيرة عند قياس سرعة تحرك السفينة إلى الأمام، وكانت عملية تحرك السفينة بعيداً بفعل الرياح من السمات البحرية الفريدة لكل سفينة وهو ما كان كل ملاح يأخذه

في الاعتبار. وكانت السفينة التي تظهر فيها عملية تحرك السفينة بعيداً بفعل الرياح توصف بأنها السفينة الماشية للرياح.

وفي نهاية فترة المراقبة، يشير الملاح إلى اللوح العكسي لعمل حساباته فيما يتعلق بالمسافة والاتجاه الذي أبحرت فيه السفينة. ويقوم بتحديد تحرك السفينة على الخريطة من حيث أبحرت إلى المكان الذي وصلت إليه من خلال مجموعة من المقسمات. ثم يحسب بعد ذلك اتجاه البوصلة المغناطيسي الجديد أو السمت (وهي كلمة ذات أصل عربي وتعني المسار) وذلك على مدار فترة المراقبة التالية، ويأمل البحار دوماً في أن تكون النتيجة التي تشير إليها البوصلة صحيحة، وأن السرعة قيست على النحو الصحيح. وفي ظهر كل يوم، وفي منتصف الليل إذا ما كان الطقس صافياً، يحاول الملاح إصلاح موقعه من خلال رؤية الشمس أو النجمة القطبية على التوالي. ولقد استُخدمت جميع تلك الطرق من الحسابات، والخطوط، واللوح، والساعة الشمسية التي تستغرق 30 ثانية، إلى اللوح العكسي في عصر الاكتشافات، واستمر استخدامها حتى أواخر القرن التاسع عشر، وأوائل القرن العشرين.

خطوط الطول والعرض

الموقع على الأرض إلى الشمال أو إلى الجنوب من خط الاستواء يطلق عليه خطوط العرض، أما الموقع العالمي إلى الغرب أو إلى الشرق فيطلق عليه اسم خطوط الطول. ولا تزال خطوط العرض والطول تستخدم حتى يومنا هذا، ويبدو أن هذه الخطوط من الأشياء التي لا يمكن أن ينفصل أحدها عن الآخر أو يمكن الاستغناء عن أي منهما تماماً. والواقع أنه صار في إمكاننا اليوم باستخدام أجهزة تحديد المواقع العالمية الحديثة عبر الأقمار الصناعية التعرف على أي موقع موجود على ظهر الأرض في حدود بضعة أمتار من حيث خطوط الطول والعرض.

وخطوط العرض من الأدوات العملية القديمة التي استخدمت في الملاحة، أكثر من خطوط الطول. وعلى الرغم من أن القياس الدقيق لخطوط العرض لم يكتشف سوى منذ قرنين من الزمان، فهناك دليل أثري واضح على استخدام البحارة القدماء منذ

ألفي عام لهذه الخطوط لتحديد موقعهم إلى الشمال أو إلى الجنوب من خط الاستواء باستخدام الظل الذي يحدثه قضيب عمودي يطلق عليه اسم عقرب ساعة الشمس، والذي كان يوضع في الشمس. ولقد استخدم إيراتوسينز - «Eratosthenes» منهجاً مشابهاً لقياس محيط كوكب الأرض في القرن الثاني قبل الميلاد. حيث إن القشيب الذي يوضع على الأرض على نحو رأسي يلقي بظل يختلف طوله بحسب اختلاف موعد اليوم، فيشكل قوساً فريداً بخطوط عرض مختلفة. وكان القوس الذي يخلفه نهاية الظل يمكن ترميزه وحسابه بالمقارنة بمدة ما من اليوم. وسرعان ما فهم العلماء والمفكرون أن هذا المنحنى يظل كما هو في أي من خطوط العرض في أي مكان بالعالم. والاختلافات اليومية للظل تخفي وراءها اتساقاً بعيد المدى يختلف فقط باختلاف المسافة من خط الاستواء.

وربما ترك البحارة عقرب ساعة الشمس الملحق على قرص خشبي عائماً في طبق من الماء للتعرف على خطوط العرض. وهناك دليل على استخدام الملاحين النرويجيين للشمس على هذا النحو فيما كانوا يبحرون في رحلات الذهاب والعودة من الشرق إلى الغرب والعكس. ولقد كُشف عن أجهزة خشبية غريبة الشكل تشبه أعلى اللعبة، وقد نبشت من القبور النرويجية ومواقع المنازل في أوروبا. وعلى كل منها يظهر منحنى محفور أو ملون يشبه ذلك الذي ذكرناه من قبل. ومن خلال هذا الجهاز، ربما تمكن الملاحون من التعرف على مسافتهم التقريبية فوق الأرض من خلال الإبحار في اتجاه يحافظ على طول الظل على الخط المحفور على القرص المذكور. وبالطبع كانت هناك العديد من الطرق المستخدمة للإبحار في الليل. وعلى الرغم من ذلك، فإن البحارة حديثاً أنتجوا هذه الأدوات وأبحروا إلى الشرق وإلى الغرب ذهاباً وإياباً عبر مسافات بعيدة من خلال الحفاظ على خط العرض بدقة ملحوظة.

وللتسهيل، حُدّد خط الاستواء في الأرض باعتباره خط العرض صفر. ونظرياً، تحيط خطوط العرض التي تقاس بالدرجة بالأرض إلى الشمال وإلى الجنوب من خط الاستواء، وكل من هذه الخطوط يكون موازياً للخط الذي يليه. ولهذا السبب يطلق على خطوط العرض اسم الخطوط المتوازية وتحدد المسافة إلى الشمال والجنوب من

خط الاستواء بعدد من الدرجات التي تتراوح ما بين 0 و90 درجة شمالاً أو جنوباً - والدرجة 90 تكون في القطبين. ومن الممكن تحديد خطوط العرض باستخدام معدات بسيطة والتعرف على الزاوية المنحصرة ما بين الشمس والأفق في الظهر، ومن ثم إنقاصها من 90. وفي خط الاستواء، وفي الظهر، تكون الزاوية 90 درجة، حيث تكون الشمس فوق الرأس مباشرة، ومن ثم فإن خط العرض يكون صفراً. أما في القطبين الشمالي والجنوبي، فإن هذه الزاوية تكون صفراً كذلك حيث تكون الشمس في الأفق تماماً، ومن ثم فإن الوضع في القطبين يكون 90 درجة شمالاً أو جنوباً في القطبين على التوالي.

وما إن يتم التعرف على خط العرض، يصير في الإمكان تحديد الموقع داخل هذه الخطوط المتوازية من خلال العثور على الخط الذي يقطعه، والذي يطلق عليه اسم خط الطول. وتنبثق خطوط الطول من القطبين، وهي مقسمة باتساق حول العالم مثل أقسام ثمرة البرتقال إلى 360 درجة. وهذه الخطوط يطلق عليها اسم خطوط الطول. وتم تحديد خط الطول الأساسي بموافقة الجميع في عام 1880 باعتباره الخط الذي يمر من خلال المرصد الملكي بجرينتش، بإنجلترا[5]. وخط الطول رقم 180 يمر في المحيط الهادئ. وبالتالي فإن كافة المواقع في جميع أنحاء الكرة الأرضية تتراوح ما بين 0 إلى 180 إلى الشرق أو الغرب من جرينتش. وتختلف المساحات من حيث عدد الأميال ما بين خطوط الطول كثيراً وفق خط العرض. فعلى خط الاستواء، درجة واحدة من خطوط الطول تمثل مسافة تصل إلى نحو 67 ميلاً تماماً. وفي القطبين، لا توجد مسافات فاصلة ما بين خطوط الطول التي تتجمع كلها في نقطة واحدة. ولهذا السبب فإن المسافة ما بين خطوط الطول لا تجدي في تحديد الموقع على نحو دقيق.

أدوات الملاح

على الرغم من أن التحديد الدقيق لخطوط الطول قد حير البحارة والمخترعين على مدار قرون عديدة، إلا أنه صمّمت عدة أدوات لقياس خطوط العرض، بما في ذلك عقرب ساعة الشمس، والمثلث المساح، وآلة قياس الزوايا، وربع الدائرة،

والإسطرلاب، وأخيراً المقياس السداسي. وكل من هذه الأدوات، سمح للبحارة بتحديد الزاوية ما بين الشمس في الظهر والأفق. ولقد استُخدم بعض هذه الأدوات للتعرف على ارتفاع النجمة القطبية على نحو مماثل. واختلفت دقة هذه الأدوات، وطُوّرت فيما يتعلق بعمليتي القياس والراحة في الاستخدام. وعلى سبيل المثال، كان المثلث المساح عبارة عن مقياس متدرج وبه قطعة قاطعة منزلقة، وكانت تتطلب من الملاح أن ينظر مباشرة إلى الشمس وأن يوجه الذراع السفلي من الأداة نحو الأفق، وكان هذا الأمر عسيراً على العينين ويصعب تنفيذه بدقة في ذات الوقت والبحار متمركز على ظهر السفينة المتأرجح في عرض البحر. ولذلك طُوّرت آلة قياس الزوايا وهي نسخة معدلة، وكانت تسمح بأخذ صورة صغيرة للشمس على الأداة وهو ما يسمح للبحار بأن يدير ظهره للشمس وبالتالي فقد كان يريح عينيه من هذا الوهج. ومن خلال الإسطرلاب، كان الملاح يضع الشمس والأفق على خط واحد من خلال ثقبين في الألواح الملحقة بالدائرة المتدرجة، والتي كانت تُحرّك بحرية تامة. أما الأداة السداسية فكانت تستحضر صورة ميكانيكية للشمس والأفق معاً في رؤية الملاح، وتوفر العدسات الملونة أو الداكنة لحماية العينين. وبغض النظر عن الأداة التي استُخدمت لتحديد خط العرض، فقد كانت التصحيحات المتعلقة في أي وقت من العام ونصف الكرة الشمالي أو الجنوبي تتم من خلال مجموعة من جداول الانحرافات.

وكان التعرف على خط الطول بالتحديد يعد بمثابة مشكلة بالنسبة للملاح. وفي النهاية، توصل الملاحون إلى أن معرفة الوقت، وليس المكان، فيما يتعلق بخط الطول الرئيسي أهم من التعرف على المسافة من الشرق إلى الغرب. وفي القرن الخامس عشر، أشار عالم الفلك ريجيومونتانوس – «Regiomontanus» إلى أنه: «بما أن العالم يدور 360 درجة كل 24 ساعة، أي بعبارة أخرى 15 درجة في الساعة، يمكن حساب عدد الدرجات التي يتم الإبحار عبرها من خلال ضرب 15 في الفرق ما بين الزمن المحلي وزمن المكان الذي توجد فيه السفينة»[6]. وعلى الرغم من تغير المسافة ما بين خطوط الطول، فإن الوقت على كل من خطوط الطول يظل كما هو ولا يتغير فيما تبحر



المعدات الملاحية الحديثة تضمنت (من اليسار إلى اليمين): آلة قياس الزوايا والإسطرلاب والمثلث الماسح.

السفن من الجنوب إلى الشمال – أو حتى من أحد القطبين إلى القطب الآخر. ويمكن تحديد هذا الوقت من خلال الحركة الواضحة للنجوم، ومن حركة القمر والشمس في السماء. وهذا الفارق الملاحظ وتوقيت جرينتش يدلان على خط الطول الصحيح حيث تساوي الساعة الواحدة 15 درجة.

وكان عالم الفلك الألماني توبياس ماير من مدينة جوتنجن هو أول من نشر الجداول الخاصة بتحركات القمر في عام 1755. ولقد تطلب هذا الأمر الاستعانة بالرياضيات الحديثة من دون معدات خاصة. وفي غضون ما يقل عن عقد واحد، كانت الرياضيات اللازمة تدرس في المدارس التي تؤهل الفتيان والشباب إلى العمل في المجال البحري وفي التجارة[7].

وبدأ القياس الدقيق لخطوط الطول على الأرض منذ اختراع ساعة البندول، إلا أن تحديده في البحر لم يكن بالمهمة السهلة. ذلك أن تغير الحرارة والرطوبة بالإضافة إلى تحرك السفينة جعل الساعات التي تعمل بالبندول، والتي عادة ما تكون دقيقة في أي مكان آخر، لا طائل منها ولا نفع لها. وفي عام 1530، أشار عالم الفلك الفلمنكي

جيما فريسيوس – للمرة الأولى إلى إمكانية تحديد خط الطول في البحر، ولكن أولى محاولاته للقيام بذلك باءت بالفشل بسبب الصعوبات الميكانيكية التي لم يكن ممكناً التغلب عليها، وهو ما جعل اكتمال الفرضيات أمراً مستحيلاً. وفي الستينيات من القرن السابع عشر، صمم العالم الشهير كريستيان هيوجنز عدداً من الساعات البحرية التي يتم التحكم فيها عن طريق البندول وأخضعها لعدد من الاختبارات الفعلية في البحر. إلا أن النجاح لم يحالفه ولم يحالف أحداً من المخترعين الآخرين من أمثاله. وعلى الرغم من تصميم هذه الساعات على قدر عال من الدقة والروعة على الأرض، فلقد أثبتت عدم قدرتها على العمل بكفاءة في البحر حيث كانت تفقد أو تزيد عدداً من الثواني كل يوم من دون معدل ثابت في التغير.

وفي عام 1714، عرضت الحكومة البريطانية من خلال مجلس التجارة مكافأة وقدرها 20,000 جنيه لاختراع أي أداة أو وسيلة لتحديد خط الطول الذي تقف عليه السفينة في إطار 30 ميلاً بحرياً في نهاية رحلة تستغرق ستة أسابيع. ولتحقيق ذلك، يجب بناء أداة لقياس الزمن تتمتع بدقة عالية باختلاف وقدره ثلاث ثوان في اليوم على الأكثر، وهي دقة لم تكن قد تحققت على اليابسة في ذلك الوقت.

اختراع هاريسون للكرونومتر

في عام 1729، اخترع جون هاريسون آلة لقياس الوقت يمكنها أن تفي بهذه المتطلبات، إلا أنها كانت دقيقة للغاية وحساسة وثقيلة ومكلفة. وعلى مدار العقود الثلاثة التالية، طور هاريسون آلته أربع مرات، وفي النهاية توصل إلى ساعة يمكنها العمل في البحار وقادرة على الوفاء بمتطلبات الاختبار التي وضعتها الحكومة في تحديها. والغريب أن مدى نجاح الآلة الرابعة لقياس الزمن أو (الكرونومتر) – «Chronometer» في الاختبار الحكومي لم يرتق بأي حال إلى مدى نجاح محاولة هاريسون لآلته الأولى ذات الحجم الكبير. وبحلول عام 1785، أنتج عدد من الآلات البحرية لقياس الزمن، والتي لا يمكن التفريق بينها وبين الكرونومتر البحري الحديث لناحية الشكل والأداء.

والكورنومتر في الأساس هو ساعة دقيقة الصنع، تعلق في صندوق من خلال مجموعة

من الأحمال موصولة بحلقة بزاوية قائمة، يطلق عليها اسم جيمبال - «gimbal»، والتي تسمح للآلة بالبقاء في وضع أفقي بغض النظر عن درجة ميل السفينة. وبالتالي فقد ظلت بمعزل عن كافة التغيرات، فيما عدا التغيرات العنيفة للغاية في وضع السفينة. ولم تكن تلك الفكرة بجديدة، فلقد ظهرت البوصلات المزودة بالجيمبال للمرة الأولى في القرن السادس عشر، والاختلافات التي يتميز بها الكرونومتر عن الساعة العادية هي تلك الآليات التي تسمح بتوازن الزنبرك الحلزوني وبميزان للساعة يعمل من خلال الزنبرك. ولم تتطلب تلك الآلة إجراء عملية التزييت أو التشحيم (وهي سمة مهمة، ذلك أن التغيرات التي قد تطرأ على سيولة الزيت في مختلف درجات الحرارة كانت من بين العوامل المهمة التي قد تؤدي إلى عدم دقة عمل الساعة)، وإذا ما توقفت الساعة كانت عادة ما تبدأ العمل ثانية أوتوماتيكياً من دون تدخل. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الاستخدام الحريص للمعادن المختلفة في صنع الساعة سمح لها بأن تعوض عن عمليات التمدد والانكماش التي قد تعود إلى الحرارة والبرودة. ولقد أثبت الكرونومتر الذي يحتوي على هذه المميزات قدرته على الإعلام عن الزمن على مدار فترة قد تصل إلى ستة أشهر بمعدل خطأ يقل عن ثانية واحدة في اليوم الواحد. وفي خلال رحلة قد تدوم ليوم واحد على خط الاستواء، يؤدي هذا الخطأ إلى تغير في حسابات الموقع في حدود ثمانية أميال بحرية.

البوصلة

كان لاختراع البوصلة المغناطيسية فضل كبير على الملاحة. فبالنسبة للشخص المعتاد على أساسيات البوصلة المغناطيسية، يعدّ تحديد الطريق في اتجاه ما أمراً بالغ السهولة. وجه البوصلة بحيث يتوازى الشمال مع الإبرة المغناطيسية) المتجهة بالفعل نحو الأقطاب المغناطيسية لكوكب الأرض) واختر وجهتك من بين النقاط الموجودة على البوصلة (التي أطلقت أسماء على 16 نقطة منها ومن بينها النقاط الأربع الأساسية (الشمال والشرق والجنوب، والغرب)، والمواقع الكبرى فيما بينها (مثل الشمال الشرقي)، والمواقع ما بين النقاط الأصغر (مثل شرق الشمال الشرقي). والزاوية ما بين

النقاط المذكورة على البوصلة هي 22,5 درجة. وقد قسمت إلى نقاط بدرجات 11,25 (كما يحدث ما بين نقطتين خارج الشعاع الخارجي) وهي بالتقريب الزاوية ما بين عرض راحة اليد من طول الذراع.

والتاريخ الأول لبوصلة السفينة يحمل في طياته الغموض، ولكن من المعروف أن هذه الاختراعات قد وصلت إلى مرحلة الكمال والاكتمال من خلال تطوير عملها عبر القرون.

ويعود الفضل بوجه عام في اكتشاف المغناطيسية الأرضية إلى ويليام جيلبرت، طبيب الملكة إليزابيث الأولى. فلأن الأرض عبارة عن مغناطيس هائل الحجم، فإن إبرة البوصلة، الممغنطة كذلك، سوف تقع دوماً على خط الشمال والجنوب مع الأرض. ولسوء الحظ، فإن الأقطاب الجغرافية للأرض ليست في مكان الأقطاب المغناطيسية نفسه. فالقطب الشمالي المغناطيسي أقرب إلى الدائرة القطبية من القطب الجغرافي الشمالي (وهو في الوقت الحالي أقرب بزهاء 1,200 ميل). وقد تشير البوصلة الموجهة إلى الشمال، أو قد لا تشير إلى الشمال الجغرافي. والأمر يعتمد على مكان وجود البوصلة على الأرض. فإذا ما كانت البوصلة في سهول أمريكا الشمالية الكبرى، يكون الأمر أدق مما لو كانت في لندن، لأن في أمريكا يقع القطبان على خط الطول نفسه.

ولقد اكتُشف الفرق ما بين قراءة البوصلة التي تتم ملاحظتها للشمال والموقع الفعلي للقطب الشمالي الجغرافي في القرن الخامس عشر. وهو ما أطلق عليه اسم الانحراف المغناطيسي. وهو غير ثابت، ويختلف باختلاف المجال المغناطيسي للأرض، ووضع البوصلة، وموقع القطب المغناطيسي، الذي يتغير بتغير الزمن. وفي عام 1580، كان الشمال المغناطيسي على بعد 11 درجة إلى الشرق من القطب الجغرافي. وفي عام 1820، كان يقع على بعد 20 درجة إلى الغرب، وفي عام 1970، كان يقع على بعد سبع درجات إلى الغرب. وتم تسجيل الانحرافات في لندن منذ 1580، ومن الممكن أن يحصل البحارة على الجداول الخاصة بالانحرافات من ديوان البحرية[8].

الخرائط والرسوم

أنتج معظم الرسوم التي استخدمت في القرن السابع عشر من قبل شركات خاصة. ولقد رُسمت أول خريطة إنجليزية لمصب نهر التايمز في عام 1547. وهذا الأمر ليس بالمفاجأة إذ أن الصعوبات الملاحية كان يمكن مواجهتها بشكل أكبر بالقرب من اليابسة، عند الاقتراب والمرور بالحواجز الرملية، وفي الموانئ والمرافئ الحالية أكثر من عبور المحيط الذي لا تعترضه أية معوقات.

ولقد كتب ويليام بورروز ميثاقاً عن استخدام البوصلة في عام 1581، وهو واحد من أكبر رسامي الخرائط المائية (أي الخرائط الخاصة بالبحارين) الإنجليز. وفي أواخر القرن السادس عشر، أنتج عدداً من الخرائط الدقيقة للمياه في شمال أوروبا. وفي هذه الخرائط ذكر عمق المياه القريبة من السواحل بدقة. ولقد جُمعت البيانات باستخدام حبل صبر الأغوار والرصاص. حيث كان وزن الرصاص الثقيل يوضع في نهاية حبل طويل للغاية يُلقى في المياه لقياس عمق القاع. وكان الحبل يُعلم بعقد (على بعد زهاء 6 أقدام من بعضها بعضاً). وفي نهاية الرصاص يوجد فراغ يُملأ بشحوم البقر الدبقة. وكانت بعض المواد الموجودة في القاع تلتصق بالشحوم، وهو ما يسمح للبحار بالتعرف على طبيعتها. ولقد استخدم البحارة حبل صبر الأغوار عند الاقتراب من الأرض أو عند المرور فوق مياه ضحلة أو غير معروفة.

وفي عام 1569، أنتج أخصائي وصف الكون والعالم الرياضي الفلمنكي جيرارد ميركاتور نوعاً جديداً من الخرائط عرف باسم العرض. ومعظم العروض التي أنتجت بعد عام 1630 اعتمدت على عروض ميركاتور التي رسمت خطوط الطول والخطوط المتوازية فيها بزوايا قائمة.

وبما أنها انحناءات موجودة في العالم بالفعل، فقد كانت الخطوط الموجودة على الرسوم مخطئة إلى حد كبير عند الاقتراب من الأطراف القطبية. وعلى الرغم من ذلك فإن الاتجاه في القيادة كان يقطع كافة الخطوط الرأسية والعرضية المتوازية بزاوية ثابتة إذا ما اتُبع مسار واحد بناء على رسوم ميركاتور وخرائطه.

ولقد أطلق على خط الاتجاه الذي يمر من مؤخرة وقوس السفينة في البحر اسم



عينات لعدد من أجهزة المساعدة الملاحية تتضمن المساطر المتوازية والماسح السداسي الصغير، وبوصلة مزودة بجيمبال ومقسمات، ونسخ من خرائط القرن الثامن عشر، صورة جيمس فولو.

خط أحد اتجاهات البوصلة. والواقع أن المسار الذي يتبع خط اتجاه البوصلة لم يكن هو المسافة الأقرب ما بين أي نقطتين على سطح الأرض. وإنما المسافة الأقصر هي دائرة هائلة الحجم – دائرة مركزها هو مركز الأرض. وعلى الرغم من أن مسار الدائرة الكبرى هو الطريق الأقصر، فإن اتباع مثل هذا المسار يتطلب إجراء العديد من التغييرات في المسار.

وكان الإبحار في أحد اتجاهات البوصلة أسهل كثيراً، حيث صار من الممكن وضع المسارات والاتجاهات على الخريطة باستخدام المسطرة والمنقلة. وعلى الرغم من أن المسافات على خرائط ميركاتور كانت مشوهة (جرين لاند ليست كبيرة كما تظهر في الخريطة)، فقد تمثّل اتجاه البوصلة من مكان إلى آخر على النحو الصحيح، وصار من الممكن قياس المسافات مع تحري الدقة إذ أن نسبة الخطأ كانت معروفة. والواقع أن مزايا العروض قد فاقت كثيراً مساوئها[9].

وإلى جانب تنظيم البحرية الملكية، فقد كان الديوان البحري يضع العديد من المعايير التي يتبناها البحارة في جميع أنحاء العالم. ومن ضمنها وضع المعايير الخاصة بطول خط اللوح المستخدم في التعرف على المسافات، ونشر الأبحاث المتعلقة بالتغير المغناطيسي، وإنتاج المزيد من الخرائط الدقيقة.

ولقد صدر أمر من الديوان البحري في عام 1758، يطلب من كافة ربابنة السفن عمل عمليات المسح وتدوين الملاحظات الخاصة بأي من المياه التي لا تظهر على الخرائط والتي قد يزورونها. وجُمعت هذه البيانات وطبعت ووزّعت من قبل وكالات الديوان البحري. ولقد عززت أمثال هذه الأعمال التطويرية من الملاحة وقللت كثيراً من معدل فقد السفن نتيجة لتحطم السفن وغرقها. وفي عام 1795، أنشئ المكتب البحري لوضع الخرائط الملاحية وذلك لتنظيم خرائط الديوان البحري ولقد أصدر بالفعل نسخاً موثقة إلى السفن.

وفي منتصف القرن التاسع عشر، جمع راسم خرائط المحيطات الخاص بالبحرية الأمريكية ماثيو موري العديد من المعلومات عن الرياح والتيارات في جميع أنحاء العالم. وللحصول على هذه المعلومات، استعان موري بالملاحظات الخاصة بربابنة السفن الأمريكية فيما كانوا يتبعون قطعان الحيتان المهاجرة من القطب الشمالي إلى البحار الجنوبية. ومن خلال استشارة مجموعة من سفن صيد الحيتان، وتدوين الأدلة القصصية النادرة، وجمع النتائج، أنتج موري أول خرائط متكاملة بحق لتيارات المحيطات والرياح السائدة. ولقد شاركت إدارة وضع الخرائط البحرية التابعة للبحرية الأمريكية هذه النتائج مع صنعة صيد الحيتان الأمريكية، حتى إن ربابنة السفن السريعة استطاعوا أن يسجلوا أرقاماً قياسية من حيث سرعة الدوران حول كيب هورن.

الملاحة حول محيط الأرض

1519، باحثاً عن ممر جنوبي غربي إلى الشرق. وفي عام 1520، دخل الممر الموجود على طرف أمريكا الجنوبية والذي لا يزال يحمل اسمه وخرج إلى المحيط الهادئ. وقُتل ماجلان على يد السكان الأصليين وذلك في عام 1521، ولكن طاقمه أكمل رحلته الأولى للدوران حول محيط الأرض. وكتب القصة الخاصة بتلك الرحلة أنتونيو بيجافيتا، وهو عضو إيطالي في رحلة الإبحار الاستكشافية والذي كان في السفينة فكتوريا، السفينة الوحيدة التي استطاعت أن تكمل الرحلة.

وكان سير فرانسيس دريك قد قام برحلة ملاحية حول العالم في إطار خطته لشن حملة للعثور على الكنوز الإسبانية في الأمريكيتين منذ عام 1577 إلى 1580. وأبحر دريك عبر كيب هورن في البلقان (التي أطلق عليها فيما بعد اسم جولدن هيند) وانقض على الإسبان على طول الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية. ثم سافر إلى الشمال إلى الساحل الأمريكي باحثاً عن ممر شمالي غربي ليعود إلى أوروبا. وعندما أخفق في ذلك، أبحر عبر المحيط الهادئ إلى مولاكاس، وحمل شحنة من التوابل، وأبحر عائداً إلى بلاده عبر المحيط الهندي، وطريق رأس الرجاء الصالح وسيراليون. وإبان هذه الرحلة، كان دريك يمد سفنه بالمؤن بالإغارة على السفن الإسبانية التي يقابلها في الطريق، ويجردها من مؤنها.

وفي عام 1768، استكشف جيمس كوك جنوب المحيط الهادئ بواسطة السفينة إنديفور ، وأبحر إلى تاهيتي ووضع رسوماً لسواحل نيوزيلندا وسواحل أستراليا الشرقية بدقة استثنائية. وفي عام 1772، استكمل مسحاً لنصف الكرة الجنوبي وتوغل إلى الجنوب أكثر من أي مستكشف آخر. وفي رحلته الثالثة في عام 1776 وضع رسوماً لساحل أمريكا الشمالية المطل على المحيط الهادئ. وقُتل في مناوشات مع قاطني جزر المحيط الهادئ في عام 1779. ولهذا يُعتبر كوك - «Cook» الأب الروحي لعلوم وضع الرسوم البحرية الحديثة.

الحواشي

1. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن:

ليتل، براون أند كو، 1961) ص. 63.

2. المصدر السابق، ص. 404 – 405.

3. المصدر السابق، ص. 63.

4. المصدر السابق، ص. 64 – 65.

5. قبل هذا الاتفاق، استخدمت فرنسا باريس كنقطة الصفر، واستخدمت إسبانيا مدريد، واستخدمت هولندا أمستردام، واستخدمت البرتغال لشبونة، ولطالما تبعت الولايات المتحدة المعايير الإنجليزية.

6. بريجيت كوبين، البوصلة: الاتجاه إلى العالم الجديد (نيويورك، بنجوين، 1995) ص. 43.

7. إن إيه إم رودجر، العالم الخشبي: تشريح للبحرية الجورجية (نيويورك: دبليو دبليو نورتن، 1996) 52.

8. كوبن، ص. 16–17.

9. نيكولاس بليك وريتشارد لورانس، الدليل الموضح لجنود بحرية نلسون (ميكانيكسبرج، بي إيه: ستاكبول، 2000) ص. 148.

الفصل الرابع

الإبحار نحو الأفق

أي سفينة هي هذه؟

كومودور إدوارد بربل[1]

كانت تبدو الواجهة المائية لأي مدينة بها ميناء بحري، حتى ولو كانت صغيرة، كغابة حقيقية من الصواري، وأطراف الصواري والحبال وبكرات الحبال. وقد يتمكن المراقب المعاصر المتدرب على استخدام المصطلحات الخاصة بالبحر، أو الذي يتعلم بالمشاركة العملية في أجواء الموانئ البحرية، من التفريق ما بين الأنواع المختلفة من السفن والتجهيزات الخاصة بها بصعوبة. وعند الافتقار إلى مثل هذه البيئة، قد يجد المراقب المعاصر أن التعرف على التجهيزات الخاصة بسفينة ما أمر مهيب وصعب. وقد يخاف الكثير من طلبة البحرية وطلبة التاريخ البحري من الوقوع في الخطأ فيما يتعلق بالاستخدام غير الصحيح للمصطلحات البحرية عند الإشارة إلى السفن المبحرة. وعلى الرغم من أن تلقي التعليم المتكامل لهذا المجال قد يخرج عن نطاق هذا العمل، إلا أننا يجب أن نعطي بعض الاهتمام إلى تعليم القارئ في هذا المجال. وعلى الرغم من أن الاستثناءات عادة ما تفوق العناصر العادية عدداً، فإن المصطلحات البحرية عادة ما تكون مميزة.

المصطلحات البحرية

عادة ما يشار إلى السفن البحرية والتجارية بوجه عام بالنظر إلى طبيعة عمل تلك السفن. والسفن التجارية عادة ما تقسم إلى فئات وفق تجهيزاتها إلى (سفينة أو بارجة أو سفينة شراعية)، في حين يشار عادة إلى السفن البحرية وفق عدد المدافع والتسليح المتاح على ظهر السفينة (كما هو الحال في السفن ذات الثلاثة أسطح ومائة مدفع، أو سفن الدرجة الثالثة ذات الـ 74 مدفعاً، أو الفرقاطة ذات الـ 44 مدفعاً). ويمكن العثور على هذه التعيينات ما بين قوسين في العديد من أعمال المراجع ومواد المصادر الرئيسية (كما في إميليا (بارجة)، أو فيكتوري (100)، أو ألفريد (20 x 9 بي دي آر إس – أي 20 مدفع تطلق كرات وزنها تسعة أرطال).

ولا يوجد نظام متعارف عليه عالمياً لتسجيل هذه المعلومات، ولكن معنى كل من هذه المعلومات عادة ما يتضح من خلال سياق المناقشة[2].

والتغيرات المتراكمة في نوع الهيكل، أو في تشكيل الصواري، أو نهايات الصواري، أو أنواع الأشرعة، أو تجهيزات الحبال التي تتحدد في السفن هو ما يحدد في العدد التعريف الخاص بالأنواع المتعددة من السفن المبحرة[3]. والمصطلحات التي نعرضها في هذا الفصل تعتمد على المصطلحات المستخدمة في أمريكا وبريطانيا، والتي تختلف عن المصطلحات المستخدمة في البلاد الأخرى، وفي بعض الأحيان تتناقض مع نفسها. وتتحدى العديد من الأنواع الشراعية التصنيفات العامة، وذلك ببساطة نظراً لاستخدامها المحدود في منطقة ما أو في مهنة ما. وكما يشير تشارلز نوردوف البحار الكبير في كتاباته في 1884، فإن هذه المواصفات «تسري بقليل من التغيير على كافة الأنواع الأخرى من السفن، وسفن الخطوط، والفرقاطات»[4].

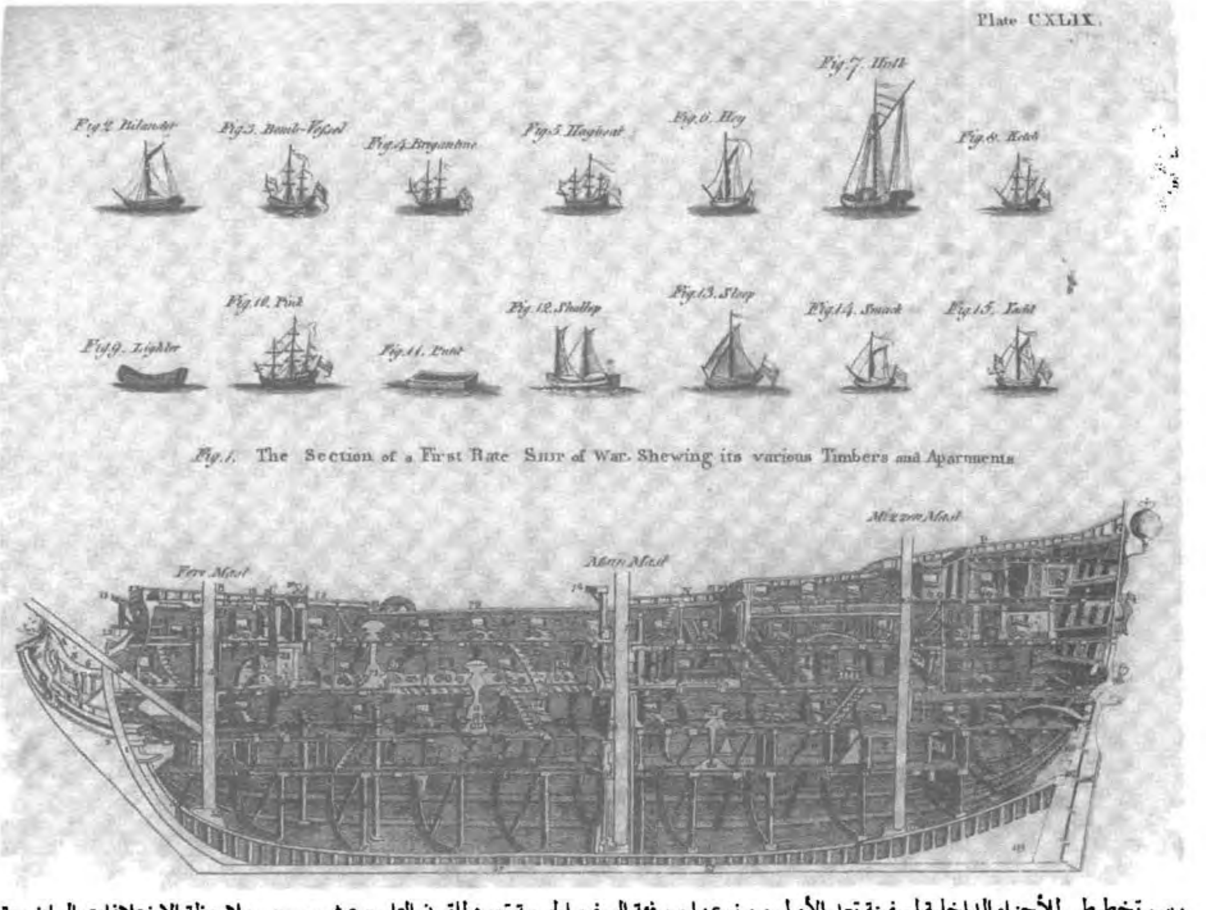
الهيكل

الهيكل هو أساس السفينة، أو هو الحاوية المقاومة للمياه التي تقل الطاقم والبضائع. ويحتاج الهيكل إلى توفير منصة ثابتة يمكن وضع الأشرعة عليها والتحكم في السفينة من خلالها. وكان التصميم عادة ما يتأثر بالاستخدام الذي صممت لأجله السفينة.

وعلى هذا فإن تخطيط هيكل السفينة التجارية، على سبيل المثال، يجب أن يسمح بالطفو، كما يتيح تصميم مثل هذا الهيكل ما يكفي من المساحة الواسعة للبضائع، وبالنسبة للسفينة الحربية يجب أن يوفر تصميم هيكل السفينة الحماية والقدرة على تحمل وإبقاء الضغط الخاص بالمدافع الكبيرة على تلك السفن، أما سفن التهريب وسفن القراصنة المرتزقة فيجب أن تتوافر فيها السرعة الكافية. وعلى أية حال، تحتل حماية الطاقم والركاب الأهمية القصوى، كما يتم إضفاء المزيد من التوازن والاستقرار من خلال تعبئة الأحجار، والطوب، أو الفحم في الأجزاء السفلية من الهيكل لمواجهة الضغط على الأشرعة والتجهيزات فوق خط الماء.

ومنذ العصور الأولى، صنعت الهياكل على نحو قاس من خلال الألواح الخشبية المتداخلة التي ترفق بهيكل من الأضلع المرنة. وهذا الأسلوب، الذي عرف في القرن العشرين كذلك، يعرف باسم البناء البحري الذي يعتمد على مزلق السفينة، وكان مفضلاً في تصميم سفن الفايكنج الحادة التي شقت طريقها في بحر الشمال، والبحر الأبيض المتوسط، والمحيط الأطلسي، حتى إنها ربما تكون قد وصلت إلى أمريكا الشمالية. وعلى الرغم من ذلك فإن المرونة الفائقة لمثل هذه السفن وهياكلها المبنية من الألواح الخشبية المتداخلة القاسية كانت تعوزها القوة اللازمة لحمل البضائع الكبيرة أو عند تعرضها للقصف المدفعي.

ومنذ القرن السادس عشر، بنيت السفن التي تجوب المحيطات بنوع جديد من الهيكل – على طراز المراكب الشراعية – إذ كانت تحتوي على ألواح تلتقي بالتدفق على أطرافها وهو ما جعل السفينة تتميز بسطحها الناعم الصلب فوق الماء وفي الماء. وكانت الفراغات ما بين ألواح الخشب تملأ من خلال إدخال مادة ليفية تمزج مع القار، ومن ثم تغليف ذلك بالطلاء. وفي الربع الأخير من القرن الثامن عشر، كان القاع عادة ما يغمد بالنحاس لمنع تراكم الأعشاب البحرية والطفيليات، وكذلك لمنع الأضرار التي قد تنشأ عن ديدان التوربيدو. وكانت الهياكل التي تنتمي لتلك الفترة تحتوي على قسم عرضي نصف دائري مع أقواس غير حادة، كما تكون مؤخرة السفينة غير حادة. والمثير للدهشة أنه في غضون عقود قليلة عاد مصممو السفن إلى



رسم تخطيطي للأجزاء الداخلية لسفينة تعد الأولى من نوعها من فئة السفن الحربية تعود للقرن التاسع عشر. يرجى ملاحظة الاختلافات الواضحة في الترتيبات البحرية والأشرعة التى تظهر فى أعلى الصورة.

الأقواس المدببة وإلى القطاع العرضي الذي يشبه حرف «V» وهو ما كان يميز سفن الفايكنج الأولى، وذلك في محاولة لزيادة السرعة وتآكل السفينة (أي وجود القليل من الحرية والمساحة).

وكان بدن ألواح السفن الشبيهة بالمركب الشراعي يتلقى الدعم من إطار من الأضلع القوية الملحقة بشعاع ثقيل يعرف باسم عارضة القعر. وأكثر أنواع الخشب استخداماً في عارضة القعر هو الدردار المستخرج من شجرة البق، إذ أنه من أكثر الأخشاب المقاومة للتعفن نظراً لانغماسه المستمر في ماء البحر. وإن لم يكن الدردار متاحاً، كانت أخشاب البلوط تستخدم بدلاً منه، وعلى أية حال فإن أضلع السفينة وهيكلها الأساسي كانت عادة ما تصنع من خشب البلوط الأحمر. وعلى مدار سنوات عديدة، كان يُنظر إلى البلوط الأبيض الذي يُجلب من البلطيق باعتباره يفتقر إلى القوة الكافية، ولكن تبين لاحقاً أن التنوع الأمريكي في أنواع أخشاب البلوط الأبيض هو أمر متميز للغاية في عملية بناء هياكل السفن وتصميمها[5]. وفي أثناء حقبة حروب نابليون، عندما احتاج البريطانيون إلى أعداد هائلة من السفن للحفاظ على حصار أوروبا، استخدم الصنوبر الراتنجي أو التنوب بشكل موسع في بناء السفن. إلا أن المتوسط العمري للسفن المصنوعة من أشجار خشب التنوب عادة ما يكون أقصر من المتوسط العمري للسفن التي تصنع من البلوط، ولكنها كانت أسرع وأقل استهلاكاً في الوقت فيما يخص الانتهاء من عملية بناء تلك السفن[6].

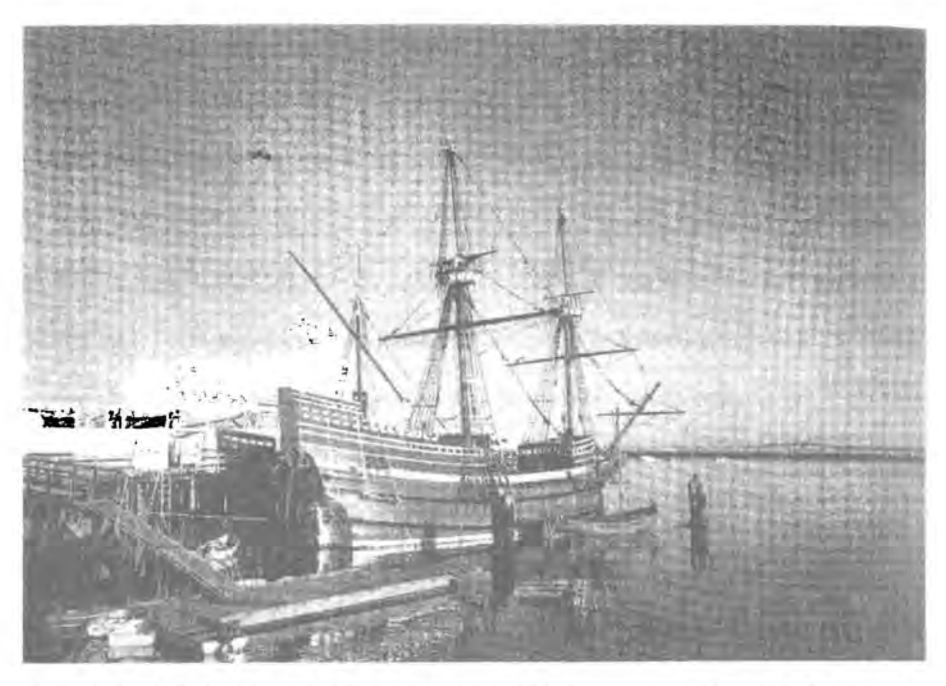
وكانت الأخشاب المستخدمة في بناء السفن البحرية تُنتقى لشكلها الطبيعي في الشجرة. وتستخدم جذوع الشجر المستقيمة في الألواح وفي ظهر السفينة، أما الأغصان المنحنية على نحو طبيعي والوصلات ما بين الأغصان فكانت تستخدم في مكونات معينة في العديد من التصميمات. وفي بعض الأحيان، يتم «تدريب» وتقويم وتوجيه الشجرة منذ أن تكون صغيرة على النمو بشكل معين. وقد يحاول حراس الغابات هذا الأمر عن طريق ربط الأغصان بحيث تكون أجزاء معينة في السفينة لن تبنى في أثناء حياتهم. وعند نمو هذه الأشجار لتصبح ذات حجم مناسب، تقطع هذه الأشجار، ومن ثم تُشكّل على هيئة مربع. وكان يطلق عليها اسم «أطنان الأخشاب»،

وكانت تطفو عبر الأنهار في طوافات كبيرة، والأخشاب الصلبة توضع فوق الصنوبر، وتستخدم إما مباشرة، أو تُصدّر إلى أفنية بناء السفن الأخرى[7].

وعندما تصل الأخشاب اللازمة لصناعة سفينة ما إلى ساحة بناء السفن، تُخزّن في مساحات مفتوحة لمدة تصل إلى حوالي عام. وتعتبر عملية «التعتيق» التي تتم للخشب الأخضر من أهم الخطوات في صناعة السفن. فحين يجف الخشب، عادة ما يعوج ويلتف على شكل يحدده ميله الطبيعي. ومع جفاف كل قطعة من الخشب، فإنها تضيف قوى مختلفة بمقادير مختلفة وفي اتجاهات فريدة عادة ما تكون عكس تصميم السفينة. ولذلك من المهم السماح لكل قطعة من قطع الخشب بأن تصل إلى شكلها الطبيعي قبل تشكيلها في المنتج النهائي. وفي بعض الأحيان كانت الأخشاب تقطع وتخزن في أوضاع معينة وفق الغرض من استخدامها. في حين يقوم بعضهم بغلي الأخشاب أو تبخيرها لتمكين صنّاع السفن من ثنيها أثناء مراحل عملية بناء هياكل السفينة.

وكانت ألواح الخشب تربط مع بعضها بعضاً باستخدام الحفر والألسنة أي طريقة العاشق والمعشوق. وتشكل هذه الألسنة بحيث تدخل تماماً في الحفرة التي تقطع داخل الخشب، والمفضلات تثبت جيداً إلى بعضها بعضاً باستخدام أوتاد خشبية أو مسامير خشبية من البلوط والتي يتراوح حجمها ما بين بوصة وبوصتين في القطر وحتى 3 أقدام في الطول. حيث تُحفر الثقوب في كل مفصلة باستخدام خرامة، وتُدخل المسامير الخشبية لكي تقوم بعمل المسامير الخشبية الكبيرة. وعندما تكون هذه الحفر والألسنة مصممة بشكل جيد، فإن المسامير الخشبية لا تضغط كثيراً، وإنما تقوم فقط بشد القطع إلى بعضها بعضاً.

ولقد استخدمت أنظمة مماثلة في الربط بنجاح في بناء المنازل والجسور على مدار قرون. وعلى الرغم من ذلك، فإن السفن التي تجوب المحيط عادة ما كانت تصطدم بالصخور وتلتوي بفعل الحركة الديناميكية للأمواج، حتى في البحار الهادئة أو المتوسطة، وبالتالي فإن المسامير الخشبية عادة ما تتفكك أو تتآكل. وفي أسوأ الأحوال تتعفن أو ربما تسقط من تلقاء نفسها. ولقد تلقى صانعو السفن الذين كانوا خبراء في



إعادة تصنيع السفينة ماي فلاور - «Mayflower» في بلايموث، ماساتشوستس، تعيد الحياة إلى سفينة تعود إلى أوائل القرن السابع عشر. صورة جيمس فولو.

الربط البحري نوعاً من التدريب يختلف عن ذلك الذي كان يتلقاه الآخرون الذين يقومون بربط المنازل، لذلك تمتعوا بمهارات متميزة في هذا المجال.

وبعد وضع عارضة القعر والضلوع، والهيكل الأساسي في أماكنها، تترك السفينة لموسم آخر قبل إضافة ألواح الخشب (ما لم تكن هناك حاجة ملحة إلى الاستخدام السريع لتلك السفينة على الفور). وبالإضافة إلى الاختلاف في أحجامها النسبية، يبدأ من هنا الاختلاف في عمليات الإنشاء التي تميز بناء السفن التجارية الصغيرة بوجه عام عن السفن الحربية. فالسفن التجارية ذات ضلوع أخف من السفن الحربية، وألواح الخشب توضع في طبقة واحدة. أما السفن الحربية فهي ذات أضلاع قوية لكي تتحمل قصف المدافع المعادية، هذا إلى جانب وزن وضغط السفينة نفسها، التي تتميز بوجود طبقتين من الألواح الخشبية التي تُلحق بالإطار، إحداهما في الداخل والأخرى في الخارج. وهو ما كان يجعل سمك هيكل السفينة يزداد عن قدم. وكان

تغطية الهيكل الأساسي بألواح الخشب يستغرق وقتاً طويلاً، كما أن العمل يتسم بالمشقة والصعوبة الشديدة.

والمسامير الخشبية التي تستخدم أسفل خط الماء مصنوعة من خشب الخرنوب، أما تلك التي تستخدم في الجزء العلوي فتصنع من خشب البلوط، وتلحق بالألواح الخشبية. وفي المؤخرة وفي الأجزاء النهائية والجزء الخلفي فقط استخدمت المسامير والصواميل النحاسية. أما الأفراد الذين يثبتون الألواح الخشبية فيتقاضون أجراً أعلى في عملية بناء السفن، حيث يعين بناة السفن فريقاً كاملاً من واضعي الألواح الخشبية بدلاً من مجموعة من الأفراد[8].

وكان حجم الهيكل يحدد بناء لقدرته على حمل البضائع، وكانت الحاويات المعتادة للبضائع التي تحمل على ظهر السفن من البراميل، والاسم الأكثر استخداماً لها هو البراميل. ولقد اختلفت أحجام هذه البراميل الخشبية، فمنها الأنابيب سعة 2 إلى 3 جالونات، أو البراميل سعة 40 إلى 50 جالوناً، هذا بالإضافة إلى الحاويات العملاقة التي يطلق عليها اسم البرميل الكبير. وتُقاس القدرة على التحميل من خلال صيغة تحدد عدد البراميل الكبيرة بالتقريب، أو ما يعادل ذلك (33 قدماً مكعباً لكل منها)، مما يمكن تحميله داخل السفينة. وقد تصل سعة بعض سفن الملاحة الساحلية إلى 60 أو 70 طناً (ولقد اشتقت كلمة طن أو «ton» بالإنجليزية من كلمة «tun» والتي تعني البراميل الكبيرة) في حين تتراوح سعة السفن الحربية ما بين 300 إلى 800 طن. ووصلت سعة السفن الكبيرة إلى ما يزيد عن 1,000 طن[9].

ظهر السفينة

المواصفات التالية لتركيبة هيكل السفينة تعتمد على الترتيب المتوسط أو العادي لظهر السفينة وفق ما هو موجود في السفن العسكرية. وباستثناء المدافع، عادة ما تُرتّب السفن التجارية الكبيرة على نحو مشابه. وفي حين استخدمت السفن العسكرية مساحة ظهر السفينة لحمل المحاربين والأسلحة، استخدمت السفن التجارية كافة المساحات الموجودة على السفينة لحمل البضائع. وعلى الرغم من أن السفن الحربية

تقل مئات الرجال، فقد كانت في العادة أكثر راحة من السفن التجارية، حيث إن أي قدم مربع خال ينظر إليه باعتباره يمثل ربحاً مفقوداً.

ويمكن النظر إلى سطح السفينة باعتباره مؤلفاً من طوابق متعددة، ففي سطح السفينة العلوي يوجد سطح السارية، ويطلق على المسافة التي تمتد ما بين جانبي السفينة والسارية الأمامية اسم القلعة الأمامية. أما المسافة الواقعة ما بين السارية الأمامية والسارية الرئيسية فيطلق عليها اسم الخصر، ويطلق على المسافة التي تمتد من السارية الرئيسية إلى مؤخرة السفينة اسم ربع ظهر السفينة. وخلف السارية القصيرة يوجد سطح المؤخرة، وهو السطح المرتفع الواقع في الخلف والذي كان يعتبر قمرة القبطان في أثناء النهار. وفي جميع أنحاء الظهر العلوي توجد واقيات، تلحق بها حاويات مربعة يطلق عليها اسم شبك الأرجوحة والتي كان البحارة والرجال ينامون فيها.

ولم تحمل العديد من السفن الحربية المجموعة الكاملة من المدافع على ظهر السارية، وكان الخصر مفتوحاً على السماء مع ممرات على الجانبين. أما الظهر الموجود أسفل سطح السارية فكان السطح الرئيسي. ويطلق على السطح الرئيسي والسطح الذي تحته اسم سطح الأسلحة المنخفض أو سطح الرسو، ويوجد به مجموعة كاملة من فتحات المدافع والمدافع. وما بين هذه المدافع كان الرجال يأكلون وينامون. وكانت الفتحات العلوية للمدافع تترك مفتوحة للتهوية، أما الفتحات السفلية فلم تكن تفتح سوى في البحار الهادئة أو في المعارك. وأسفل السطح السفلي يوجد السطح الموجود فوق قاع السفينة، وهو السطح الوحيد الذي لا يحتوي على فتحات مدافع في الهيكل. والجزء الخلفي من السطح الموجود فوق قاع السفينة يصل بالفعل إلى قاع السفينة ويوجد به مساحة هائلة لتخزين المؤن الجافة. وتحت السطح الموجود فوق قاع السفينة يوجد المخزن. وفي المنطقتين الأمامية والخلفية من المخزن تقع المنطقة التي يخزّن فيها البارود، أما باقي المخزن فقد كان يستخدم لتخزين المؤن المبللة (في براميل)، والسلاسل والكابلات والخزانة الخاصة بالطلقات والتي كانت تحتوي على طلقات المدافع.

وفي آخر جزء من المخزن، تقع غرفة المشروبات الروحية التي تحتوي على شراب الرم والمشروبات الأخرى، وتتم حراستها أثناء الليل وأطراف النهار من قبل حارس قوي. وما بين الشعاع الذي يدعم صفوف المخزن هناك خزانات المياه العذبة الموضوعة بشكل جميل على السفينة والتي تضخّ من خلالها المياه للاستهلاك اليومي[10].

السفن الحربية

طور البريطانيون أفضل نظام معروف حتى الآن لتصنيف السفن الحربية، وكانت هناك درجات لنظام تصنيف السفن الحربية (من واحد إلى ست)، وهو تصنيف يعبر عن عدد البنادق الطويلة (المدافع) المحمولة رسمياً على ظهر السفينة. وحيث إن كل مدفع كان يتطلب حداً أدنى من المساحة ليوضع على ظهر السفينة، فعادة ما يعبر عدد المدافع عن حجم السفينة الحربية. وكانت كافة السفن المتدرجة في البحرية الملكية، ومنها الفرقاطات، تخضع للقيادة من قبل قبطان يحمل رتبة في القيادة البحرية الملكية. وهؤلاء الرجال وصلوا إلى رتبة قبطان وأدرجوا على قائمة البحرية. ولم تحمل أي من السفن الحربية الأخرى أي درجات أو تصنيفات حيث تُقاد من قبل مساعد بحري. ولقد طبق الكثير من القوات البحرية الأوروبية هذا النظام في التصنيف، أو اتبع نظاماً مشابهاً له.

وكانت سفن خط المعركة التي تحتوي على 50 مدفعاً أو أكثر تصنف إما في الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة. فالدرجتان الأولى والثانية تحتويان على ثلاثة أسطح للمدافع. أما الدرجة الثالثة فعلى سطحين فقط للمدافع. وسفن الدرجة الأولى تحمل ما يزيد عن 100 مدفع، وسفن الدرجة الثانية تحمل ما بين 90 إلى 98 مدفعاً، في حين أن سفن الدرجة الثالثة تحمل 80، أو 74، أو 64 مدفعاً. وسفن الدرجة الثالثة التي تحمل 74 مدفعاً أكثر السفن الخاصة بخط المعركة استخداماً في القوات البحرية الأوروبية في القرن الثامن عشر. وعادة ما يطلق عليها وعلى السفن الحربية الكبيرة اسم السفن المحاربة. وكان هناك شعور عام بأن السفن التي تكون في هذا الحجم يمكنها الإبحار على نحو فعال ويمكنها أن تطلق وزناً لا بأس به من طلقات المدفعية المعدنية في أثناء وقوع

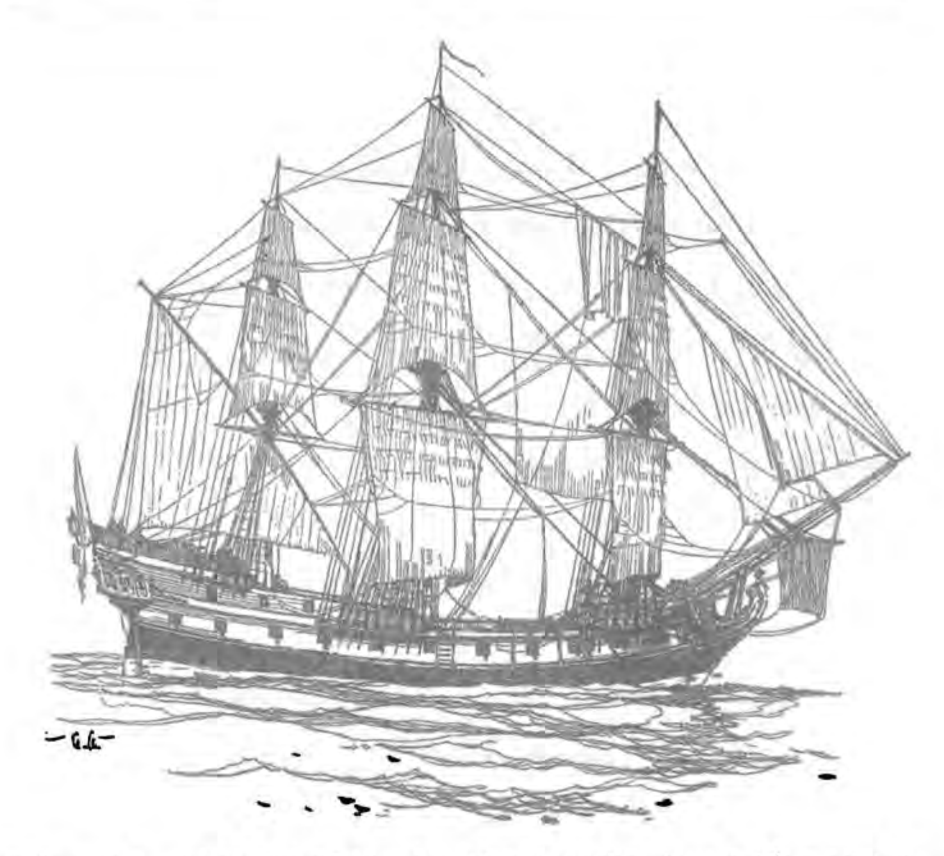
المعارك.

أما سفن الدرجة الرابعة فتحتوي على 50 مدفعاً، وبسطح واحد أو اثنين. وفي أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر، كانت سفن الدرجة الرابعة تخيف الأعداء، ولكن في عهد صراع البحرية كان ينظر إليها باعتبارها تفتقر إلى التسليح الكافي، وتُعتبر صغيرة وضعيفة للغاية مما لا يمكنها من أن تخدم في المعركة. وكانت تلك السفن لا تُرسل سوى في المياه الشمالية (مثل بحر البلطيق)، وذلك في المحطات الاستعمارية أو في طرق سير القوافل، حيث لا يتوقع لها مواجهة سوى السفن المماثلة أو ذات القوة الأقل. وعادة ما كان يُستغنى عن العديد من سفن الدرجة الرابعة ما إن تتقادم في العمر وتقطّع أخشابها وتوزّع على صانعي السفن، وذلك لعمل سفن أخرى ذات سطح واحد لديها قدرة على التماشي مع الرياح.

ويطلق على الأجزاء المرفوعة من السفينة في المقدمة وفي الخلف على التوالي اسم القلعة الأمامية وقلعة المؤخرة (لاحقاً الربع الخلفي). ويطلق على الجزء الأوسط اسم الخصر، ومعظم السفن الحربية الكبيرة لديها سطح جيد في الخصر مفتوح على السماء. وهو ما يجعل السفينة تهبط وتعلو كما في رسوم كتب الأطفال. وتُخزّن الصواري الإضافية فوق هذا السطح الجيد لدعم قوارب السفينة، وهذه السمة تتواجد في السفن التي تتراوح ما بين الفئات الأولى إلى الرابعة.

ومعظم سفن الدرجتين الخامسة والسادسة كانت ذات سطح متدفق من دون قلعة المؤخرة، أو قلعة المقدمة، وهي عادة مجهزة لتكون سفناً ثم تُصنّف كفرقاطات. والسفن التي تحتوي على 32 إلى 44 مدفعاً على سطحها الواحد تُصنف ضمن الفئة الخامسة، أما السفن التي تحتوي على ما بين 20 إلى 28 مدفعاً فتنتمي للفئة السادسة. وقد تميّزت تلك السفن بسرعتها (إذ وصلت إلى 13 عقدة) كما كانت تتماشى بشكل جيد مع حركة الرياح.

أما الفرقاطات فهي أكثر السفن تألقاً وإثارة في البحرية، فهي تقدم العديد من الفرص للحركة المستقلة، وتتميز في أدائها أثناء الاشتباكات أو المعارك التي تنشأ ما بين سفينة واحدة وأخرى، كما أنها تكسب المال من الإغارة على السفن التجارية الخاصة



الفرقاطات هي أكثر السفن الحربية إثارة في القرن الثامن عشر، ولقد كان شباب الضباط بوجه خاص مولعين بالخدمة في تلك السفن السريعة الرشيقة التي يطلق عليها في بعض الأحيان اسم عيون الأسطول – «the eyes of the fleet». الرسم مأخوذ من نص كتب في أوائل القرن العشرين في مجموعة المؤلف.

بالعدو. وعادة ما كان الضباط في كل الدول، ممن يرغبون في تحقيق التقدم لأنفسهم من خلال أعمال الشجاعة والإقدام يسعون لقيادة الفرقاطات أو للخدمة عليها.

وبغض النظر عن سحر الفرقاطات، فلقد استخدمت كذلك في القيام بخدمات قوافل النقل، وفي ردع سفن القراصنة المرتزقة وسفن العبيد، هذا إلى جانب الخدمة في المياه الضحلة على الشاطئ، وفي أعمال التجسس – عيون الأسطول. وعند ضمها إلى أسطول المعركة، تقوم بتكرار الأوامر الصادرة عن الأدميرال للاستيلاء على سفن العدو التي استسلمت بالفعل، ولسحب المحاربين المكبلين إلى برّ الأمان.

ولم يُحدّد الحجم المثالي للفرقاطات أو التسليح المثالي لها في أثناء عهد الإبحار، إذ جُرّب العديد من المجموعات المختلفة من السفن داخل القوات البحرية في أوروبا، والأحجام المختلفة من المدافع. فلقد طور الفرنسيون السفن الحربية التي أطلق عليها اسم كورفيت – «corvette» – وهي الفرقاطة الصغيرة السريعة التي تحتوي على ما يتراوح بين 18 إلى 24 مدفعاً، والتي تُصنّف ضمن سفن الدرجة السادسة الصغيرة. ولكنّ الأمريكيين استطاعوا التوصل إلى التركيبة الناجحة في الفرقاطات من فئة كونستيتيوشن – «Constitution» والتي اشتهرت عام 1812، وكانت تلك السفن ذات السطحين تحتوي على ما بين 36 إلى 44 مدفعاً، كما أنها مثالية للبحارة، إذ يمكنها الهرب تماماً والتملص من السفن التي لا تقوى على محاربتها.

السفن البحرية التي لا تحمل تصنيفاً معيناً

أكبر السفن التي لا تحمل تصنيفاً معيناً هي السفينة الشراعية البحرية، ففي حين تحمل السفينة التي تصنف ضمن درجة ما أقل من 20 مدفعاً، يشار إلى أي من السفن، بغض النظر عن حجمها والتي تُقاد من قبل مسؤول أقل من رتبة قبطان، باعتبارها سفينة شراعية حربية، وما يزيد من هذا الارتباك، فإن السفينة الشراعية الحربية هي سفينة بوجه عام بتجهيزات بارجة، وصُمّم هيكل السفينة الحربية الشراعية البريطانية على غرار السفينة الفرنسية السريعة أمازون – «Amazon» والتي استولي عليها في عام 1745.

وقبل الثورة الفرنسية، لم يكن هناك سوى 23 سفينة شراعية حربية فقط على قوائم القوات البحرية. وصمّمت في السبعينيات والثمانينيات من القرن الثامن عشر وذلك للعمل في حرب الاستقلال بأمريكا. وكان هناك ما لا يقل عن ثلاث سفن منها في المحطة الأمريكية الشمالية وذلك في أوائل يناير لعام 1775. والسفن التي تنتمي لهذه الفئة تحمل ما بين 14 إلى 16 مدفعاً خفيفاً (6 إلى 9 قذائف)، وكان عدد هذه المدافع قليلاً ومصنوعاً من معدن غير عالي القوة للاستيلاء على سفن الخط. وأخشاب السفينة

الحربية لا يمكن إتلافها بما يقل عن 12 قذيفة، أما 6 إلى 9 قذائف فتعتبر تسليحاً رائعاً في ذلك الوقت في مواجهة سفن القراصنة المرتزقة والسفن التي تأسر العبيد.

وعندما احتاجت البحرية الملكية إلى سفن في الأيام الأولى من الثورة الفرنسية، وفيما بعد في أثناء حروب نابليون، احتلت السفن الحربية الشراعية موقعاً أساسياً في المجهود الحربي. فقد تستغرق السفينة ذات الـ 74 مدفعاً من عامين إلى أربعة أعوام لاكتمال بنائها، أما السفن الشراعية الحربية فيمكن أن تُبنى من البلوط بمدة تتراوح ما بين خمسة إلى تسعة أشهر – ويمكن تشييدها بخشب الصنوبر الراتنجي أو التنوب في فترة شهرين فقط. وفي عام 1806، وفي قمة ازدهار حرفة إنتاج السفن، بني خمس منها في ثلاثة أسابيع فقط. وبالإضافة إلى ذلك يمكن لأحواض بناء السفن الخاصة أن تتولى بناءها، وهو ما كان يسمح بخلو الساحات البحرية للعمل على السفن الكبيرة.

ولقد بني زهاء 36 سفينة شراعية حربية فقط في العقد الذي سبق اتفاقية سلام أميان (1802 – 1803)، ولكن في العقد الذي يليه بني زهاء 100 سفينة أخرى. وسرعان ما أصبحت تلك السفن جزءاً مهماً وأساسياً من البحرية الملكية. وشاركت السفن الشراعية الحربية في البلطيق في مواجهة السفن الحربية الصغيرة الخاصة بجمهورية الباتافيان (هولندا سابقاً) والدانمارك، وكلاهما حليفتان لنابليون. ولقد دعما دوق ويلينجتون والجيش البريطاني في حملة شبه الجزيرة الإسبانية، وأوصلت التوريدات، وهاجمت الموانئ الساحلية، واستطاعت أن تدخل الموانئ والمصبات لمراقبة العدو. كما أنها كانت تقوم بدوريات في مياه المستعمرات في جميع أنحاء العالم، ولقد حاولت تلك السفن، من دون أن تحقق الكثير من النجاح، أن تردع السفن التجارية الأمريكية وسفن القراصنة المرتزقة الأمريكية في حرب عام 1812.

ومن بين السفن الصغيرة غير المصنفة: السفن المدفعية وسفن التجديف، وكلاهما قادر على الحركة على نحو مستقل، بمجاديف طويلة، وبارجات المدافع، التي يمكن الإبحار بها، وسفن القذف التي تجهز عادة باعتبارها مراكب، والتي تقل مدافع الهاون المزودة بمسارات مرتفعة، وسفن الإطلاق، وهي السفن المهملة والتي يجري تحويلها لإطلاق القذائف على مجموعة سفن العدو الراسية في ميناء ما.

وعادة ما تُقاد السفن الصغيرة غير المصنفة من قبل صغار الضباط (الذين لا يرتقون إلى رتب الضابط أو غير الحاملين للشارات العسكرية) والذين يتوقع منهم أن يقوموا بالمبادرات البحرية والتكتيكية الجيدة.

وكانت مراكب القطر cutters والسّكونة schooners كذلك جزءاً مهماً من البحرية. ومراكب القطر هي ذات الساري الواحد والهيكل الخفيف والسطح المتدفق، أما السّكونة فهي تعتمد على التصميم الأمريكي التجاري للسفينة ذات الساريين والتي تحمل الاسم نفسه. ويتم الاستيلاء على النوعين، أو شراؤهما، أو استئجارهما من قبل البحرية الملكية، ومن ثم يعاد تجهيزهما للوفاء بالغرض الحربي الذي تخصص من أجله هذه السفن. وعادة ما تسلح مثل هذه السفن بستة أو ثمانية مدافع خفيفة للغاية (4 قذائف) وبنادق دوارة. ولقد استُخدمت مراكب القطر في دعم الأسطول في التوصيل، واستُخدمت في الحراسة الساحلية، وكذلك كسفن استكشافية داخل السواحل. وباعتبارها استخدمت كسفن في خدمة العوائد، فقد حاولت تطبيق القوانين الملاحية وكبح محاولات التهريب من خلال الدخول إلى المياه الضحلة في الفتحات البحرية، والخلجان الصغيرة، والشواطئ المنعزلة. واستُخدمت السفن العربات على النحو ذاته، ولكن أماكن التخزين الواسعة الموجودة في تلك المراكب سمحت لها بالقيام بدور تقديم المؤن والتوريدات إلى السفن الأخرى، حيث كانت تحمل المؤن الإضافية للسفن الأكبر التي كانت مثل هذه المراكب الصغيرة تسافر في صحبتها. ولقد استُخدمت مراكب القطر والسّكونة في المياه الأوروبية، ومن الواضح أنها أرسلت إلى مياه المستعمرات الأمريكية وجزر الهند الغربية. وكان زهاء نصف سفن البحرية الملكية الموجودة في شمال أمريكا في 1775 من مراكب القطر والسّكونة[11].

القوارب

يشير الكثير من الخبراء البحريين بفخر وتكبر إلى أنه ليست كل السفن التي تجوب البحار من السفن، وأنها لم تكن كلها من القوارب. والسفينة هي سفينة كبيرة لها ثلاثة

صوار وتنظيم معين في الأشرعة. أما القارب فهو مركبة أصغر عادة ما تُعرّف على أنها قارب يسمح حجمه بأن يكون محمولاً فوق سفينة أخرى حتى وإن لم تُحمل على هذا النحو بالفعل. وتشير القصة التي يرويها أحد البحارة إلى أن العلاقة المناسبة ما بين القوارب وسفينتهم تشبه العلاقة ما بين البراغيث والكلاب. فعندما لا يكون البرغوث داخل الكلب، يكون البرغوث هو البرغوث فحسب.

وقد تكون القوارب مبنية من خشب الآجر القاسي أو سفينة صغيرة مجهزة بالمجاديف والدفات، ويوجد لمعظم القوارب قواعد على شكل حرف «V» أو رافدة قصّ، وتُرتّب وفق تنظيم واسع للأشرعة عادة ما يكون على سار واحد. وبعض القوارب يكون ذا قعر مسطح أو مستدير ويعتمد على مجداف أو أجهزة مثل الألواح الخنجرية أو ألواح لي للسماح للقوارب بالإبحار بعيداً عن اتجاه الرياح[12].

وكانت القوارب تُستخدم لنقل الركاب، وأفراد الطاقم، والموارد من الشاطئ وإليه، أو ما بين سفينة وأخرى. وعادة ما يشار إليها بالعديد من الأسماء وتأتي في أحجام متعددة.

وعادة ما كان القبطان يحتفظ بقارب لاستخدامه الشخصي. وكان قائدو السفن أو القباطنة ينفقون من مالهم الخاص على تزيين تلك القوارب الخاصة بهم وجعل طاقمها يرتدي زياً موحداً يتماشى مع وضعهم المالي والاجتماعي. وعادة ما كانت السفن الكبيرة كناية عن تحية للقوارب الأخرى التي توصف بأنها قوارب طويلة، أو القوارب المرحة، أو مراكب القطر.

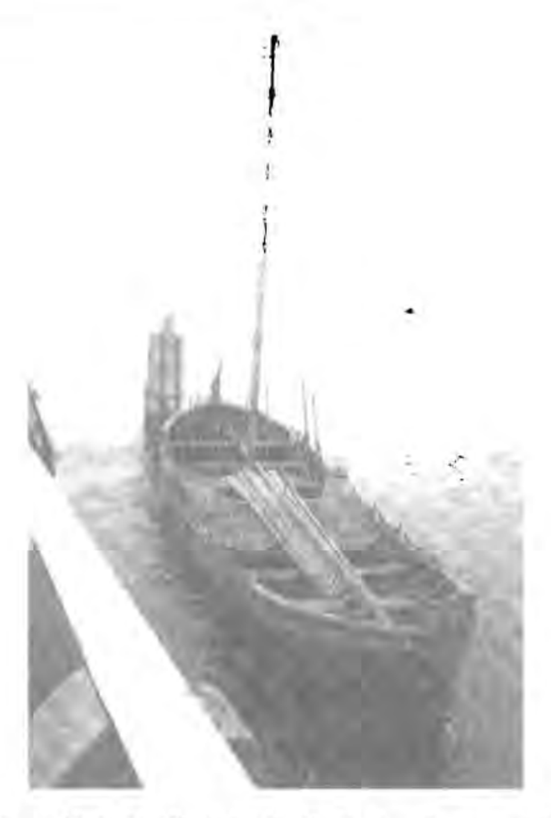
والقوارب المرحة هي قوارب صغيرة يصل طولها إلى 16 قدماً، وتُرفع وتُحمل في مؤخرة السفينة التجارية. ويشير مصطلح مراكب القطر كذلك إلى القوارب الصغيرة (التي يتراوح طولها ما بين 18 و20 قدماً)، ولا يجب الخلط بينها وبين السفن الشراعية الأكبر حجماً والتي تحمل الاسم نفسه. أما القارب الطويل، الذي أطلق عليه فيما بعد اسم الزورق البخاري، فهو القارب الأكبر (إذ يتراوح طوله ما بين 20 و24 قدماً) ويُحمل على السفينة التجارية ما بين الساري الأمامي والساري الرئيسي. ولقد أقلت السفن الحربية قواربها على الصواري التي تُخزّن فوق السطح الجيد المستوى، ولكنها

عادة ما كانت تُقطر أو تُطلق عند الدخول في المعارك لمنع حدوث أي تلف أثناء المشاركة في المعارك. وعلى هذا النحو، من الممكن استعادتها عند النصر أو اللجوء إلى استخدامها في حالة الهزيمة.

وقد تحمل سفينة صيد الحيتان اثني عشر قارباً أو أكثر والتي كانت تتم عملية الصيد الفعلي من خلالها، أما سفن الصيد فكانت تقل العديد من القوارب الصغيرة التي تُعلّق بعدد من الرافعات على جانبي السفينة، أو تُخزّن على ظهر السفينة. أما قوارب النجاة، فهي اختراع يعود إلى القرن التاسع عشر حيث زادت شهرته مع زيادة حركة الركاب عبر البحر. وقوارب النجاة هي في الأساس قوارب طويلة مخصصة لغرض ما، وتعتبر كافة القوارب العاملة على السفينة قوارب نجاة في حالات الطوارئ. وفي هذا الصدد، يقال إن السفينة تنتمي إلى الربان وتكون تحت إمرته، في حين تنتمي القوارب إلى الطاقم وتكون تحت إمرتهم.

وكانت العديد من القوارب قادرة على العمل على نحو منفرد بعيداً عن السفن الكبيرة، كما تمتّعت بقدرة كبيرة على الإبحار. وهي صغيرة للغاية ولا يمكنها حمل البضائع على نحو فعال، ولكنها استُخدمت في بعض الأحيان لاستكشاف الأنهار والمضايق والخلجان، مثل سفن التوصيل والعبّارات، أو لإرسال القوات إلى الشواطئ في عمليات الإنزال البرمائية، أو في حالة الرحلات الاستكشافية، ولقد تضمنت السفن ذات الطابق الجزئي والسفن المفتوحة القادرة على الإبحار المستقل في المحيطات مثل اللنشات، والزوارق.

والزوارق هي قوارب يتراوح حجمها ما بين حجم القوارب الطويلة وحجم مراكب القطر، وهي واحدة من ثلاث سفن عبرت الأطلسي مع مستعمري جايمستاون في عام 1607، كما أن رواد الهجرة والاستكشاف في السفينة ماي فلاور أحضروا معهم أول زورقٍ مفتوح إلى العالم الجديد في عام 1620. وفي هذه السفينة المجهزة بلوح مركزي للإبحار، استكشفوا ساحل نيو إنجلند، وصنعوا خرائط لكيب كود، ومنهم من وضع أقدامه على بلايموث روك. واللنشات هي في الأساس قوارب طويلة، وقد سافر في أحدها القبطان ويليام بلاي ومعه مجموعة لا بأس بها من البحارة، لمسافة



نموذج للزورق الذي أحضره رواد الهجرة والاستكشاف إلى أمريكا، لاحظ الألواح المركزية الموضوعة على سطح الزورق. صورة جيمس فولو.

3,000 ميل في قارب طوله 23 قدماً ومعهم حمولة إضافية تتألف من 19 رجلاً وذلك إثر التمرد الذي قام به طاقم باونتي. وكان هذا الزورق البخاري الذي وصل طوله إلى 23 قدماً ذا حجم قياسي بالنسبة للبحرية الملكية[13].

كما أن هناك مجموعة كبيرة ومتنوعة من قوارب المرافق المعروفة باسم قوارب التموين أو التزويد، وقوارب النقل الثقيل، والبارجات التي عادة ما تجوب المياه الهادئة في الموانئ.

وقوارب التموين هي قوارب موانئ صغيرة تستخدم في بيع الأشياء لأطقم السفن في الموانئ. أما قوارب النقل الثقيل والبارجات فهي عادة ما تكون قوارب كبيرة وليست عملاقة. وفي القرن السادس عشر، كان ينظر إلى البارجة باعتبارها من

القوارب الاحتفالية المزينة وهي تحتوي على صفين من المجاديف (كما هو الحال في بارجة الأدميرال)، ولكن هذا المصطلح استخدم لاحقاً على القوارب غير العملاقة التي تستخدم في نقل البضائع من الشاطئ وإليه أو عبر المنافذ البحرية الصغيرة والخلجان والأنهار.

والعديد من قوارب الصيد هي قوارب ذات قاعدة مسطحة، وهذا النوع كان مقصوراً فقط على ما تفضله كل قرية أو منطقة سكانية. كما تغيرت وتنوعت أسماؤها ومواصفاتها الخاصة من منطقة لأخرى، فلا يمكن لأي قائمة أن تشمل جميع التغيرات التي يمكن إدخالها عليها. وكان أصغر قارب عملي هو قارب الدنجي – «dinghy»، وهو من الأنواع المختلفة من القوارب ذات القاع الدائري، بدلاً من القاع المسطح أو ذاك الذي على هيئة حرف «V». وعادةً ما تتميز قوارب الدنجي بالرشاقة وخفة الوزن.

أساسيات التجهيز

انقسمت الأشرعة إلى نوعين أساسيين: الأشرعة المربعة، والأشرعة الطولية. وقد تكون الأشرعة المربعة هي الشكل الأقدم، إذ استخدمت في سفن الرومان واليونان وفي حملات الفايكنج. وكانت توضع لتشكل مسطحاً عمودياً على الخط المتوسط من السفينة. وهذه الأشرعة المربعة، توضع وتحمل على مجموعة من الأعمدة الخشبية المختلفة التي تعرف باسم الصواري، وتُضبط تماماً لكي تتبع اتجاه الريح. ومعظم الأشرعة التي وجدت في السفن التجارية في القرنين السابع عشر والثامن عشر هي أشرعة مربعة. وعلى الرغم من كفاءتها في دفع السفن الكبيرة، فإن الشراع المربع يتطلب الكثير من العمل، إذ يحتاج إلى عدد كبير من الرجال لبسطه وطيه.

أما الأشرعة الطولية فتتطلب بوجه عام عدداً أقل من العمال. وكانت الأشرعة المفردة الصاري والأشرعة الثنائية الصاري والأشرعة ثلاثية الصاري كلها أشكال من الأشرعة الطولية التي يرفرف عليها بوجه عام جسم الشراع مع المحور الطويل للسفينة، وهو يشبه إلى حدّ كبير أشرعة القوارب الشراعية الحديثة. أما الشراع الطولي

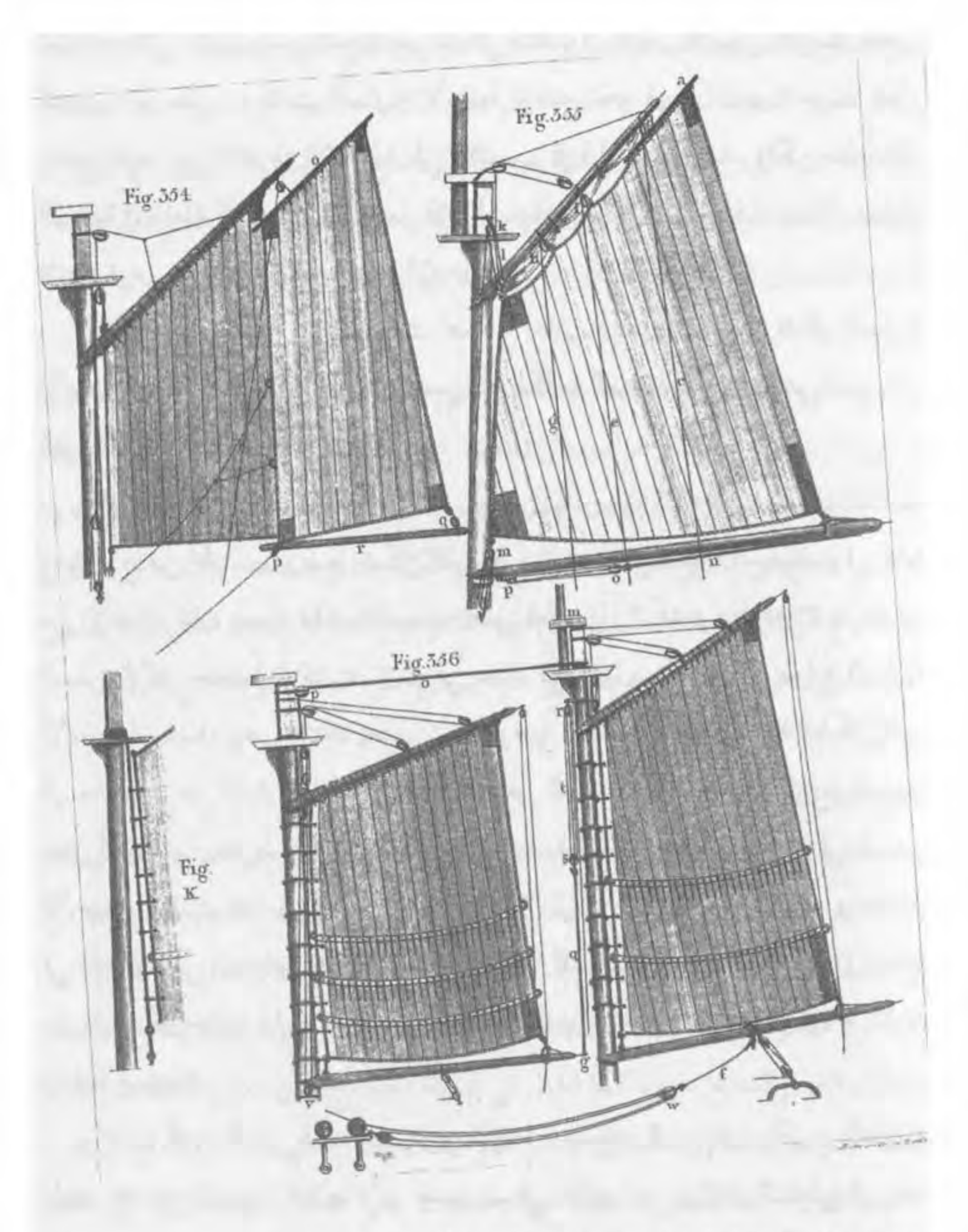
الأول للأشرعة الرباعية والثلاثية الجوانب فيوجد عادة في السفن الهولندية التي تعود للقرن السادس عشر، ولكن الأشرعة الثلاثية الأقل تطوراً (شراع طولي مثلث الشكل يوضع على عارضة طويلة تمرّ بالصاري على شكل زاوية حادة) فكانت شائعة في البحر الأبيض المتوسط منذ العصور الوسطى. وتنازلت الأشرعة الطولية عن بعض الكفاءة في الرياح المواتية وذلك من أجل قدرة أفضل على الإبحار في الرياح أو بشكل طفيف خارج الرياح.

ألواح الصاري

كان الاسم العام الذي يطلق على كل الألواح التي تستخدم أعلى السفينة في إنشاء الصواري والأشرعة هو «الصاري». وهو مصطلح عام يستخدم عندما يكون مكان استخدام الخشب أو نوعه على السفينة غير محدد. فهذا المصطلح يتضمن مواد أكثر تحديداً للصواري وعوارض الشراع وأذرع التطويل والخطاطيف. فالحجم الكبير لأصغر صار مستخدم في المراكب الشراعية يمكن التهوين من حجمه بسهولة نظراً لمنظره على السفينة والتي يمكن رؤيتها من مسافة بعيدة. فكان كل صارٍ يتكون من قطعة كبيرة من الخشب. وكانت قاعدة الصاري الرئيسي، على سبيل المثال، لها قطر بالبوصة يساوي طولها الكلي بالياردة. وفي القرن الثامن عشر، كانت الصواري الكبيرة التي تُشحن من غابات نيو إنجلند في أمريكا إلى أحواض السفن الإنجليزية يبلغ قطرها 36 بوصة وطولها 36 ياردة.

سارية المركب

كان مصطلح السارية ينطبق على الألواح الرأسية التي تدور على محورها ألواح أفقية مثل العوارض أو الأذرع الطويلة أو الخطاطيف التي تستخدم في تدعيم الأشرعة. وابتداء من القرن الخامس عشر، كانت السفينة تعتبر ذات ثلاث ساريات تُركّب أشرعة رباعية الأضلاع على كل سارياتها. وكانت الساريات الثلاث تسمى (من القوس وحتى المؤخرة) المقدمة ثم الجزء الرئيسي ثم سارية الميزان. وكانت السارية الرئيسية



أنواع من الأشرعة الطولية كما هو موضح في دليل لبحارة القرن التاسع عشر.

إحدى موروثات الساريات المفردة الكبرى التي كانت تقع في وسط جسم سفن المعتدين من الفايكنج في بحر الشمال، والتروس الهامزية في بحر البلطيق، والسفن الشراعية التي كانت تسير بالمجاديف بشكل منتظم في البحر الأبيض المتوسط خلال العصور الوسطى. وكانت السارية الأمامية توضع نحو قوس السفينة حيث يمكن وضع المزيد من الأشرعة الإضافية كي تكتسب قوة الريح المواتية. ولكن نظراً لأن السارية الأمامية كانت تسمح بعمل قوة الريح أمام مركز ثقل السفينة، فكانت تميل لإبعاد قوس السفينة عن الريح عند الإبحار في زوايا قائمة نحوها.

ولذلك، فإن سارية الميزان كانت تضاف خلف مركز الثقل لموازنة أثر السارية الأمامية. ومصطلح سارية الميزان مقتبس من الكلمة العربية«ميزان»، وهي تدل على التوازن.

وبالإضافة إلى الصواري الرأسية التي تعمل كساريات كان عمود مقدمة السفينة وهو لوح من الخشب يوضع بشكل أفقي تقريباً ويبرز من مقدمة السفينة. وفي كثير من الأحيان كان عمود مقدمة السفينة يصل قطره إلى 3 أقدام وطوله 25 ياردة في السفن الأكبر حجماً. وكانت تثبّت في هذا، في كثير من الأحيان، ذراع السارية الأمامية للسفينة، وهي امتداد يعمل كنقطة وصل للأشرعة الطولية مثلثة الشكل التي تمر بخطوط من السارية الأمامية. وفي السفن القديمة، كان الشراع المربع المنشور يعلق أحياناً من عارضة خشبية أسفل ذراع السارية الأمامية للسفينة. وفي السفن الأحدث، كانت دعامة من الحبال أو السلاسل توضع في العادة هنا، وهو ما ساعد في الحفاظ على انخفاض ذراع السارية الأمامية للسفينة. وفي بعض الأحيان توضع سارية إضافية خلف سارية الميزان. وتسمى بون أدفينشر – «bonadventure» أو سارية «الحظ السعيد».

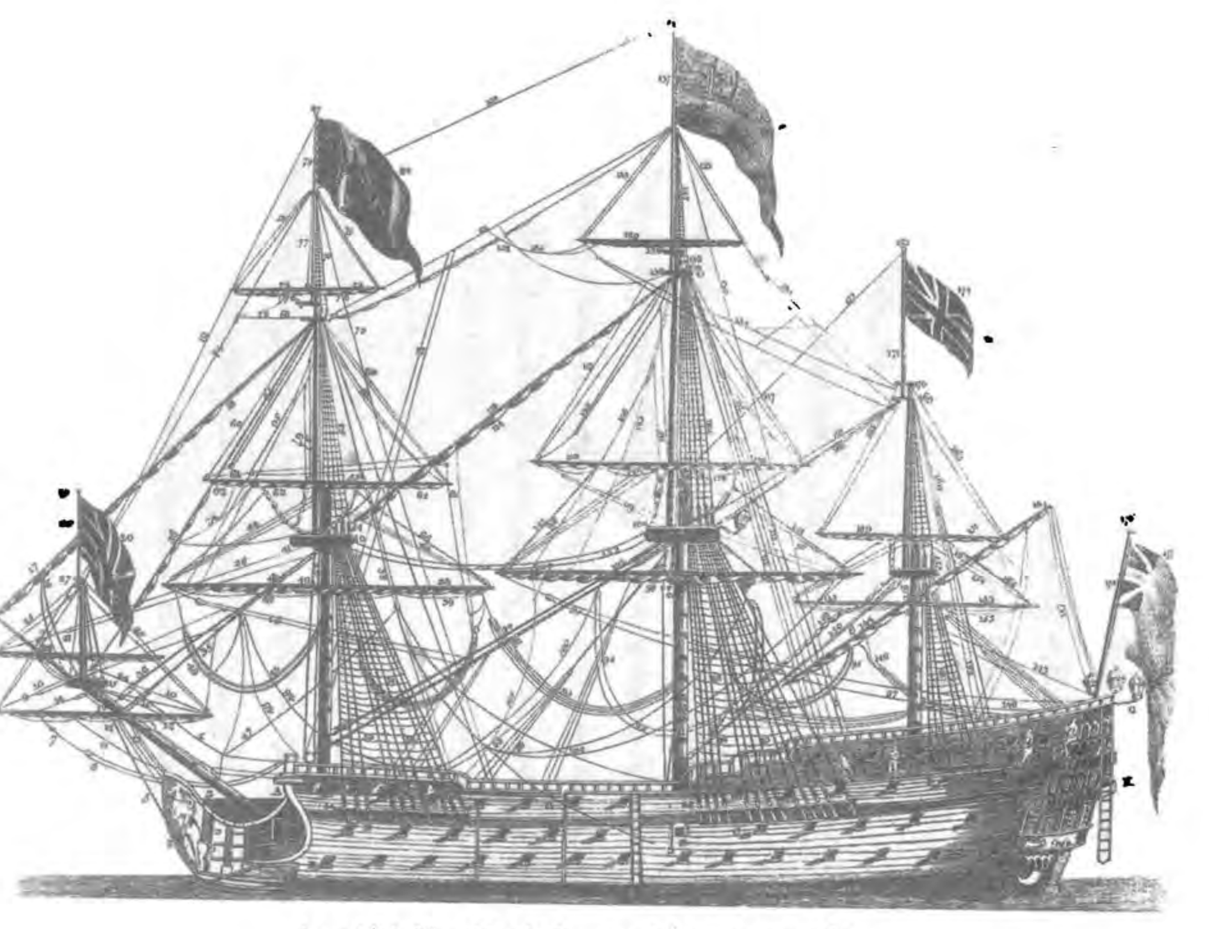
وكانت أقدم السفن ذات الصواري المربعة تستخدم الساريات وأذرع التطويل المصنوعة من الشجرة نفسهاالأمر نفسه يتم في الكثير من زوارق الشاطئ السريعة والمراكب التي تعود لأواخر القرن التاسع عشر والقرن العشرين. ولكن في القرن الثامن عشر، نمت تجارة الأشرعة مربعة الشكل والسفن البحرية وأصبحت كبيرة جداً

واستطالت رأسياً حتى إن السارية الرئيسية- المكونة من أجزاء- قد تكون مكونة من أربعة أو خمسة أجزاء والعديد من الأشرعة مخصصة لها. وكانت الأجزاء المنخفضة من السارية (السارية السفلية) تعتبر أثقل السواري على ظهر السفينة، وكانت تثبت داخل ظهر السفينة لتستند بشكل محكم على الطبقة الخشبية في قاع جسم السفينة. وأحيانا يتم تكوين السارية السفلية من خلال تجميع الخشب ذي القطر الأصغر أو تكويمه وربطه بأربطة معدنية كبيرة الحجم. وكان هذا «الساري المصطنع» يقدم حلاً لندرة الأشجار ذات القطر الكبير من غابات دول البلطيق أو أمريكا الشمالية عندما تشح الإمدادات في أوقات الحرب.

ولم تكن السارية السفلية مستدقة من أعلى بل مستوية عند قمتها كي تستوعب وصل المزيد من الألواح الرأسية الإضافية. وبهذه الأجزاء الإضافية لم تكن هناك حاجة لسارية واحدة طويلة ذات صفات متماثلة وذات جودة عالية، كما أن حجمها الأصغر جعل من السهل استبدال الألواح التي انكسرت أو فسدت. وكان الجزء الأول الموضوع فوق السارية السفلية يسمى الجزء الثاني من السارية والجزء الذي فوقه يسمى الجزء الثالث من السارية، وهكذا كل جزء يسمى على اسم الأشرعة التي تحمله.

أعلى السارية

وعند وصلة السارية السفلية والجزء الثاني من السارية منصة معروفة باسم «القمة». وهناك بين أشرعة الجزء الثاني من السارية وأشرعة الجزء الثالث من السارية مجموعة من الأعمدة المتقاطعة. وهذه الهياكل تساعد في تشتيت التوتر الذي تتعرض له السارية والسفن البحرية، كما كانت تستخدم كمنصات قتال لجنود البحرية والقناصة. وخلال القرن السابع عشر، كما الحال في سفينة الحجاج ماي فلاور اتخذت القمم شكلاً مستديراً يشبه إلى حد كبير «عش الغراب» الخيالي الذي يمكن رؤيته في الرسوم الكاريكاتيرية. أما السفن الحديثة فبها منصات على شكل حرف (D) في اللغة الإنجليزية، ولها فتحة معروفة تسمّى «البحار الضخم الأخرق» - «lubbers› hole» أو كوة البحار، والتي يمكن للبحارة المرور من خلالها للوصول للأشرعة الأعلى.



حبال أشرعة سفينة درجة أولى من صورة مطبوعة تعود للقرن التاسع عشر.

وكان استخدام مصطلح «أخزق» يستهدف إضفاء جو من السخرية، وهو يدلّ على أن الشخص الذي سيستخدم تلك الفتحة هو في الأصل فلاح أو شخص غير ماهر. فيمكن للبحار المدرب والواثق من نفسه أن يتسلق حول القمة على حبال السارية من الناحية المواجهة لهبوب الرياح. وهذا يتطلب منه أن يتدلى وهو تقريباً في وضع مقلوب حيث تكون الرأس أسفل والأرجل لأعلى من حبل الشراع وسلالم السفينة وهو يمر أسفل المنصة وحولها. وحتى البحارة المدربون استخدموا كوة البحار الضخم الأخرق عند القيام بعمل شاق في حبال الأشرعة أو أثناء تقلبات الجو.

الإمالة

جرت العادة على إمالة السارية. أو بعبارة أخرى، أن تميل بدرجة ما عن وضعها العمودي مع سطح السفينة ومستوى الماء. وكان في سفن في القرن السادس عشر إمالة واضحة ناحية السارية الأمامية في حين كانت السارية الرئيسية عمودية وسارية الميزان تميل نحو المؤخرة. وهذا الوضع أعطى للسفينة شكل صورة مظللة تشبه بشكل أو بآخر يداً مرفوعة عمودياً نحو السماء حيث توجد انفراجات طفيفة بين الأصابع الثلاثة الطويلة. وظلت معظم السفن في القرنين السابع عشر والثامن عشر محتفظة بهذا الشكل ولكن بدرجة أصغر كثيراً.

وعلى المراكب الشراعية في القرن التاسع عشر، كانت كل الساريات مائلة بشكل عام نحو المؤخرة. وكان المصممون يستهدفون من إمالة الساريات نحو المؤخرة الوصول لسرعة أفضل لسفنهم. فكانت المراكب الشراعية ذات الساريتين تميل بزاوية تصل إلى 85 أو حتى 80 درجة على سطح السفينة. إلا أن الساريات كانت عادة في وضع متواز مع بعضها بعضاً. وفي السفن ذات الثلاث ساريات، كانت الساريات تميل عادة بزوايا أكبر قليلاً مع مرورها من المقدمة إلى المؤخرة. فالسارية الأمامية قد تكون مائلة بزاوية 88 درجة مع سطح السفينة والسارية الرئيسية قد تكون مائلة بزاوية 86 درجة، وسارية الميزان قد تكون مائلة بزاوية 83 درجة.

الأشرعة

تعتبر أي سفينة صالحة للإبحار إذا استطاعت الإبحار وهي «مفرودة الأشرعة بشكل كامل». والمصطلح «بواسطة الريح» يعني أن الريح تهب من أمام السفينة. والإبحار «الكبير» يعني أن الريح تهب من وراء السارية. ومصطلح «مفرودة الأشرعة بشكل كامل» يعني أن القارب يمكنه القيام بالأمرين، وأن كل الأشياء في تصميمه في حالة توازن بين الدرجات القصوى. فيمكن تجهيز السفينة حتى تحمل أشرعة رباعية الشكل فقط، ولكن هذا يؤثر سلباً على أدائها باتجاه الريح. فلا يمكن لشراع أن يدفع سفينة بشكل مباشر نحو الريح، ولم تكن الأشرعة رباعية الشكل تعمل بالإضافة إلى الأنواع الأخرى عند الإبحار عبر الريح وباتجاهها بشكل طفيف. وكان أداء الأشرعة الطولية (الأشرعة مثلثة الشكل) أفضل نوعاً ما من الإبحار على زاوية صغيرة باتجاه الريح، ولكنها أقل كفاءة من الأشرعة رباعية الشكل عندما تهب الرياح من الخلف بسبب مساحتها الأضيق. وبحلول القرن الثامن عشر، كان العديد من السفن الصغيرة يبحر بأشرعة خطافية. وهذه الأشرعة عبارة عن أشرعة ذات أربعة جوانب مدعومة بسارية من جانب وذراع تطويل بطول القاع ودعامة خشبية على قمته تسمى خطافاً. وكان يمكن فردها بشكل طولي للإبحار في اتجاه الريح وأن تميل للخارج على أحد جوانب السفينة للاستفادة بشكل أفضل من الرياح المواتية أكثر من الأشرعة مثلثة الشكل.

وانتشر الجمع بين الأشرعة الطولية مثلثة الشكل والأشرعة مربعة الشكل في القرن الخامس عشر. فكانت تُركّب أشرعة مربعة الشكل على السارية الأمامية والسارية الرئيسية في حين تُزوّد سارية الميزان بشراع مثلث الشكل لتصحيح أي عيوب. وبهذا الترتيب، كانت سفن البضائع الصغيرة التي تعود للقرن الخامس عشر والمعروفة باسم كارافيل – «Caravel» والسفن البحرية الكبرى المعروفة باسم كاراك – «Carrack»، تتنقل في البحر المتوسط بعدد قليل من أفراد الطاقم يبلغ عشرين رجلاً.

وأثبت هذان النوعان من السفن قدرتهما على مواجهة الأمواج الكبيرة في المحيط، وساد الاعتقاد أن هاتين السفينتين هما السفينتان الوحيدتان القادرتان على تغيير مساريهما في اتجاه الرياح التي كانت تهب على امتداد السواحل الأفريقية.

وكان العديد من السفن قبل عصر كولومبوس يحمل أشرعة مثلثة على كل من السارية الرئيسية وسارية الميزان عند الإبحار في ساحل أفريقيا المطل على الأطلسي أو في المحيط الهندي. وعلى الرغم من أن نوع الأشرعة التي استخدمها كولومبوس في عام 1492 غير معروف بشكل كامل، ولكن يعتقد أنه أشار بنشر أشرعة رباعية الشكل على كل الساريات من أجل الرحلات البعيدة للاستفادة من الريح المواتية بشكل متواصل. وهناك قصة مشكوك في صحتها تقول إن نقص الأشرعة مثلثة الشكل هو ما دفع طاقم كولومبوس إلى الشعور بالخوف من عدم القدرة على الإبحار ضد الريح في رحلة العودة للوطن.

تصميم الشراع

كان كل قسم من السارية يسمى على اسم عارضة الشراع أو الشراع المعلقة فيه. فالسارية السفلية تحمل عارضة الشراع السفلية المثبتة في السارية بأربطة تسمح لها بالدوران من جانب لآخر. ويتعلق من عارضة الشراع السفلية شراع كبير يسمى شراع الجزء الأول من السارية. والسارية الثانية تحمل عارضة الشراع الثاني والشراع الثاني. والسارية الثالثة تحمل عارضة الجزء الثالث من السارية وأشرعة الجزء الثالث من السارية. وبالشكل نفسه فإن سارية الجزء الثالث من السارية تحمل عوارض الجزء الثالث من السارية وأشرعة الجزء الثالث من السارية. ويمكن تسمية كل الأشرعة وعارضات الأشرعة رأسياً بالبدء من سطح السفينة: شراع الجزء الأول من السارية، وأشرعة الجزء الثاني من السارية، وأشرعة الجزء الثالث من السارية، والشراع الصغير إلى جانب (وهو نادر الوجود)، وشراع الإمالة. وبإضافة الوضع الأفقي للسارية بطول ظهر السفينة إلى اسم الشراع، يمكن تحديد قطعة خاصة من الشراع. وشراع الجزء الثالث من السارية الرئيسية يوجد في السارية الرئيسية (السارية الموجودة في وسط السفينة) ويتدلى من عارضة خشبية في الجزء الثالث من السارية. وثمة أسفل شراع الجزء الثالث من السارية الرئيسية مباشرة شراع الجزء الثاني من السارية الرئيسية، وتحته يوجد شراع الجزء الأول من السارية الرئيسية. كما ثمة مباشرة أمام شراع الجزء الثالث

من السارية الرئيسية شراع الجزء الثالث من السارية الأمامية، ويوجد وراءها مباشرة شراع الجزء الثالث من سارية الميزان[14].

تحديد هوية السفينة

كانت هوية السفينة تحدد بشكل كبير بالأشرعة المعلقة فوقها. وكانت السفينة (أو السفينة الشراعية) تتكون من سارية أمامية ورئيسية وسارية ميزان، وتُركّب أشرعة رباعية الشكل على كل منها. وكان يُركّب أحياناً شراع طولي مثلث الشكل خلف شراع الجزء الأول من سارية الميزان للمساعدة في الإبحار مع اتجاه الريح. والقارب المعروف باسم البارك – «bark» هو قارب شراعي صغير مكون من ثلاث ساريات تركب فيها أشرعة مربعة الشكل على السارية الأمامية والرئيسية وأشرعة طولية مثلثة الشكل على سارية الميزان. أما القارب المشهور باسم الباركنتين – «barkentine» فهو عبارة عن قارب مكون من ثلاث ساريات لها أشرعة مربعة الشكل على السارية الأمامية فقط وأشرعة طولية مثلثة الشكل على السارية الرئيسية وسارية الميزان. وكل واحد من هذه القوارب له حجم هيكل كبير ولكن له كذلك صورة مظللة فريدة لمن يطالعها (نظراً لقلة القوارب الشراعية في هذه الأيام، فإن طلبة العصر الحديث لا يمكنهم تعلم هذه الأنواع إلا من خلال مطالعة صورها التوضيحية).

وكانت السفن الأصغر ذات الساريتين تضم المراكب الشراعية المعروفة باسم البريج – «brig» (الساريتان مزودتان بأشرعة مربعة الشكل)، والمركب المعروف باسم البريجانتين – «brigantine» الشراعي (السارية الأمامية مربعة الشكل والسارية الرئيسية طولية مثلثة الشكل والجزء الثاني من السارية الرئيسية به شراع مربع الشكل)، والمركب الشراعي المعروف باسم البريج المخنث – «hermaphrodite brig» (السارية الأمامية مربعة الشكل والسارية الرئيسية مثلثة الشكل بالكامل). وكانت السفن المزودة بساريتين أو أكثر عليها أشرعة طولية مثلثة الشكل فقط تعرف باسم المراكب الشراعية ذات الساريتين، في حين أن السفن ذات السارية الواحدة تسمى المركب (ولا ينبغي الخلط بين هذه وبين القارب الحربي، وهو سفينة بحرية ذات سطح واحد

ولها عادة أشرعة مربعة الشكل).

والسفينة الشراعية الضخمة المسماة بالغليون – «galleon» تجمع بين خطوط السفينة الشراعية ذات المجاديف وقوة السفن وقوة نيران الحصن الذي يصلح أن يكون سفينة قراصنة مرتزقة تسير في المحيط. وكانت سفينة الغليون السريعة قد أنشأها في الواقع الإنجليز من تصميم سفينة واحدة متميزة وهي سفينة ريفينج – «Revenge» التي تستطيع أن تحمل 450 طناً وشيّدت نحو عام 1575. وكان يعتقد أن سفينة ريفينج هي سفينة شراعية كبيرة بامتياز. فشيّدت سفن جديدة بعدها، وأعيد تشييد بعض السفن القديمة على منوالها. وعلى الرغم من أنها أكثر شبهاً بأساطيل الكنوز الإسبانية، إلا أن السفينة لم يكن لها – من القرن السادس عشر وحتى القرن الثامن عشر – ما يشبهها بين السفن الكبيرة لناحية الزخرفة، فكان لها مؤخرة سفينة عالية ومقدمة مرتفعة وواضحة. وظل نوع سفينة الغليون، مع إضافة تعديلات قليلة عليها، مسيطراً على نزع السفن العابرة للمحيطات نحو قرنين من الزمن.

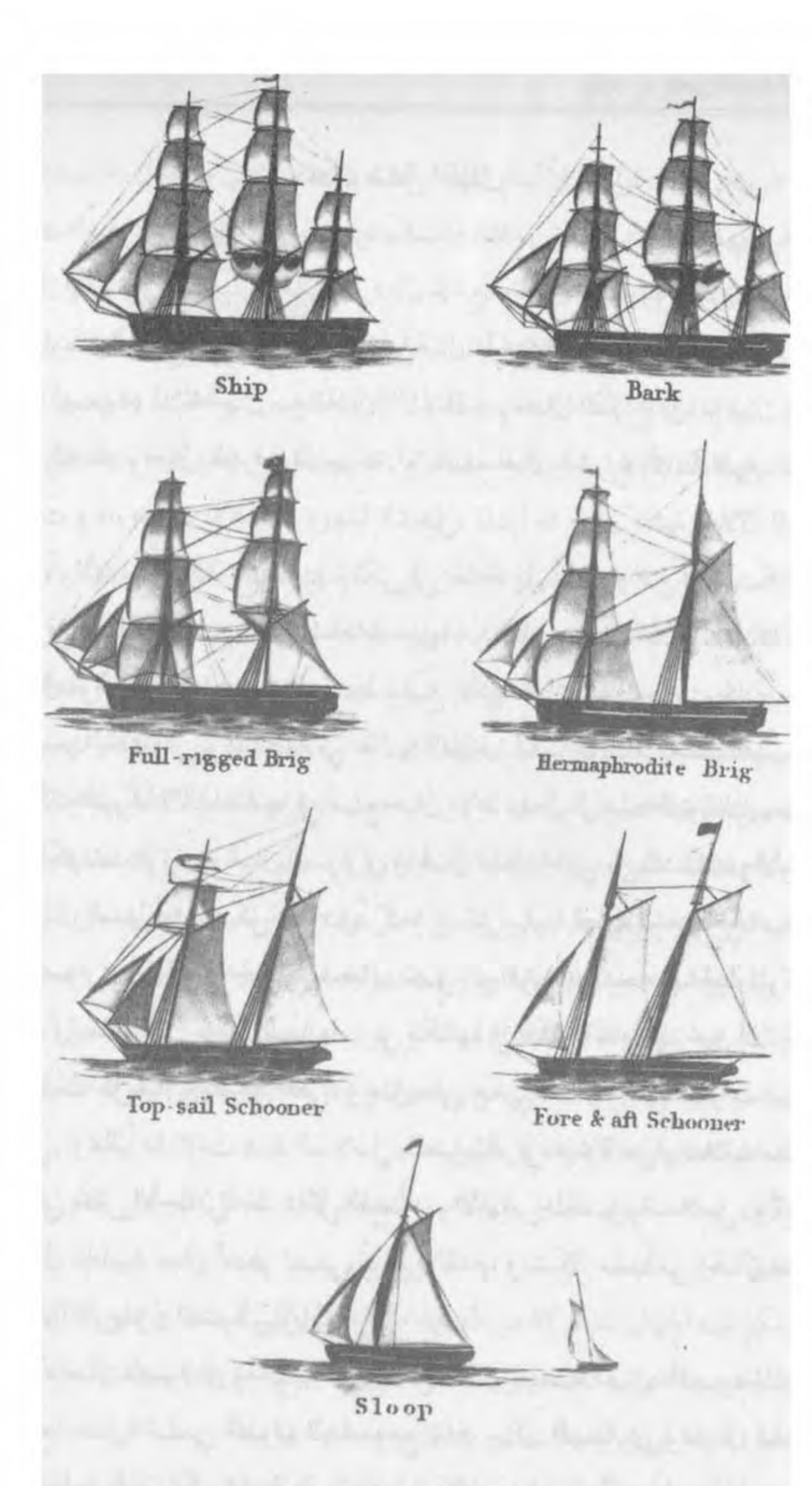
وتشير سجلات المستعمر الأمريكي والإنجليزي إلى أن حجم ما نُقل على المياه خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر حملته تشكيلة من السفن تصنف بشكل عشوائي على أنها مراكب شراعية وحيدة السارية، والمراكب الشراعية متعددة السارية، والمراكب الشراعية البريج، والمراكب الشراعية ذات الساريتين، والسفن الشراعية ذات أشرعة مربعة في السارية الرئيسية بغض النظر عن المصطلحات البحرية المحددة. وأشار المؤرخ البحري جي جيه ماركوس في سلسلة رائعة عن المصطلحات البحرية، إلى التالي:

كان الممر الملاحي في القنال هو بؤرة التجارة الرئيسية في العالم. حيث يمكن مع هبوب الريح الغربية رؤية سفن النقل النظامية الجميلة فالماوث – «Falmouth» قبالة ليزارد – «Lizard»، وسانت أنطون هيد – «St. Anthony›s Head». ويمكن مشاهدة سفن صيد الحيتان ذات الصواري الكثيرة من البحار الجنوبية والتي تتميز بالعمل الجاد على ظهر السفن، وكذلك سفن الفاكهة السريعة ذات الساريتين وهي تسرع في

إبحارها عائدة للوطن من البحر الأبيض المتوسط متجهة إلى سوق لندن، والسفينة الطويلة التابعة لشركة الهند الشرقية التي تتلألأ مؤخرتها بألوان مذهبة ونوافذ القمرات الكبيرة التي تومض في ضوء الشمس وهي تتهادى بشكل فخم أثناء مرورها أمام الألسنة البحرية الإنجليزية بعد تسعة أشهر من الإبحار في هوجلي بالهند: وفي أقرب شاطئ هناك مجموعة كبيرة من القوارب الساحلية الصغيرة– مراكب مربعة الأشرعة مثلثة من الوسط المعروفة باسم السنو – («snow»)، ومراكب البريج الشراعية، ومراكب الباركنتين، وسفن نقل البضائع، والمراكب المعروفة باسم كيتش – («ketch») وهي تمخر عباب البحر متحدية ظاهرة المد والجزر، وكذلك الفرقاطات ذات الأشرعة الرباعية المستخدمة في صيد الأسماك. ولم يكن ممكناً رؤية الكثير من التجار على مقربة من السفن التابعة لأولئك الأجانب مثل: مراكب البريج الفرنسية، أو مراكب السّكونة – («schooner») التابعة لجزر فاوندلاند، أو مراكب الكات – («cat») النرويجية، أو مراكب السنو الفارسية وكذلك مراكبها الشراعية، أو السفن الهولندية مثل بايلاندرز – («bilanders») وباصيز – («busses») وهوي – («hoy») و شوت – («shoot»)، وكذلك سفن شركة الهند الغربية الدانماركية ... لأنه في عصر الإبحار بالشراع كانت السفن تلازم الساحل الإنجليزي»[15].

إلا أن هذه الاختلافات في المصطلحات لم تؤخذ على محمل الجد من ناحية أوساط البحارة في ذلك الوقت. وبالنسبة لطالب الشؤون البحرية في العصر الحديث، يمكن أن يثبت أنها مثيرة للاهتمام وبسيطة الفهم بشكل نسبي بمجرد تعلمها. إلا أن التصميم الكامل وتشغيل سفينة وسلامتها في تلك الفترة التاريخية يتوقف على فهم مصطلحات محددة وواضحة كهذه واستخدامها.

وكانت أوامر فرد أو إنزال شراع السارية الرئيسية على سبيل المثال يرسل البحارة لتلك الأجزاء من السفينة وإلى حبال الأشرعة التي تحمل الاسم نفسه مثل دعامات شراع السارية الرئيسية أو خطوط زوايا شراع السارية الرئيسية[16].



كان للسفن البحرية أشكال عديدة يميزها تصميم الشراع

تعلم شغل الحبال

كانت السفن الشراعية الكبيرة مجهزة بكمية هائلة من الحبال التي تنقسم إلى شبكة من حبال الصواري، والحبال الجانبية، وحبال الرفع، وحبال تحديد زوايا الريح، وحبال أعلى عارضة الشراع، وحبال الرايات، والحبال المختلفة. وقد تحمل السفينة وحتى السفينة الصغيرة، ثلاثة أميال من الحبال[17]. وتنقسم حبال الشراع إلى نوعين: حبال الشراع الثابتة، وحبال الشراع المتحركة. وكانت حبال الشراع الثابتة تقوم بتثبيت الساريات وعارضات الأشرعة. وبهذا الشكل، نادراً ما يُعدّل الشد خلال الرحلة البحرية. ولأن حبال الشراع الثابتة لم تكن في حاجة إلى أن تدار من خلال بكرات، فكانت في الغالب تغلّف بالقار للحفاظ عليها من التلف. أما الحبال المتحركة فتمرّ من خلال قوالب وبكرات بهدف ضبط وضع الأشرعة بالنسبة للرياح. وكان يجري التعامل معها باستمرار، وتستخدم في حالتها الطبيعية. كما أن ألياف نبات القنب هي المادة الأكثر شيوعاً لاستخدامها في صنع حبال الأشرعة طوال هذه الفترة التاريخية.

أما المكونات الرئيسية لحبال الصواري والحبال الجانبية فهي من المشدات والأوقية، حيث تثبت الساريات بشكل عمودي. كما أن كل سارية لها مجموعتها الخاصة من حبال الصواري والحبال الجانبية. فحبال الصواري قوية تمر بمحاذاة الخط المركزي للسفينة، وتساعد على تثبيت الساريات في مكانها في هذا الاتجاه. في حين أن الحبال الجانبية تثبت كل سارية بشكل أفقي، وتعلق على جانبي السفينة على القنوات بجوار السلاسل. وغالباً ما كانت هذه السلاسل بالمعنى الحرفي عبارة عن وصلات معدنية ولكنها في بعض الأحيان تأخذ شكل القضبان والأقواس المعدنية والسلاسل. وكانت تمرّ بالحبال الجانبية حبال أصغر تسمى موطئ القدم، وتشكل سلماً من الحبال يصعد منه البحارة للوصول لقمم الساريات.

وتُشدّ حبال الصواري والحبال الجانبية من خلال سحب الحبال القصيرة الملفوفة على قطع خشبية تسمى العيون الميتة. ومع تمدد حبال الصواري والحبال الجانبية وانكماشها، وبالنظر لكميات الرطوبة المتغيرة، كان من غير الممكن وغير المرغوب فيه شد حبال الصواري والحبال الجانبية بشكل محكم. وكانت الساريات تحمل في النهاية

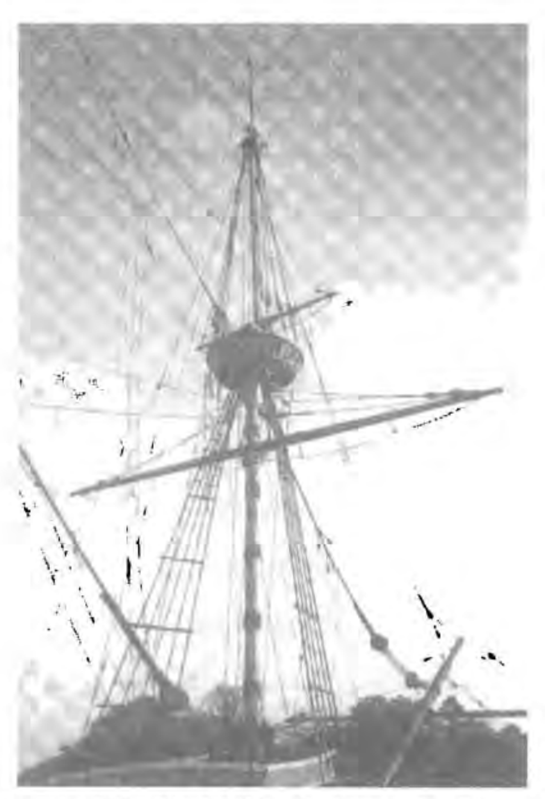
ضغط الرياح حيث تميل قليلاً أمام قوتها. أما حبال الصواري والحبال الجانبية فتدخل حيز المواجهة فقط عندما تتلقى الساريات ضغطاً كافياً لإعطائها انحناءة واضحة.

وقد صمّمت الشبكة الكاملة من الصواري بما فيها الساريات وعوارض الأشرعة بشكل يؤدي لتوزيع هذه الانحناءات بفعل الضغط، وقد صممت المكونات الفردية لتكون كبيرة بما فيه الكفاية للقيام بذلك دونما تقصير. وخفف هذا من الضغط على الساريات وأعطى مرونة للسفينة مما جعلها تتمتع بحيوية وسرعة في حركة الإبحار[18].

وكانت العارضات الخشبية للسفن في الماضي مدببة باتجاه نهايتها، أو تأخذ شكلاً مثمناً. وقد سمّيت نهايات العارضة الخشبية أذرع العارضة. وفي وقت لاحق أصبحت العارضة مدببة من مراكزها باتجاه جميع أنحاء طولها. وأعطاها هذا التصميم المزيد من المرونة. وقبل عام 1800، كانت الأشرعة في العارضات تربط في ثقوب من طرفها العلوي ويُلف كل رباط حول العارضة قبل الانتقال للثقب التالي. وبعد عام 1800، ظهر حبل عارضة السارية. وكان يتم هذا بعمل ثقوب بطول الجزء العلوي من العارضة وربط حبل (يسمى حبل عارضة السارية) خلالها من كل طرف فيها. ويمكن شد حبل عارضة السارية بسهولة لفرد الشراع أو تبديله. حيث يتعلق أسفل العارضة بمقدار نحو 3 أقدام وبشكل مواز لها حبل تدعمه سلسلة من الركابات المعدنية موضوعة على مسافات من بعضها. وكان هذا هو حبل الوقوف الذي يستند إليه البحارة عند فرد الأشرعة أو طيّها.

وكان يعقد حبل القدم بالركاب لمنع انزلاق قدمي الرجل الأول لخارج العارضة[19].

وتكوّنت الحبال المتحركة من العديد من الحبال التي تستخدم على نطاق أكبر أو أصغر بحسب أحوال الطقس وحالة السفينة. وجميع العارضات باستثناء العارضات السفلية (المثبتة في مكانها) يمكن رفعها وخفضها بواسطة حبال تعرف باسم حبال الرايات. أما نهايات العارضات فمدعومة بحبال الرفع التي تحول من دون انحرافها تحت وطأة الشراع المبلل. وقبل القرن التاسع عشر، كانت حبال الرفع تتكون من

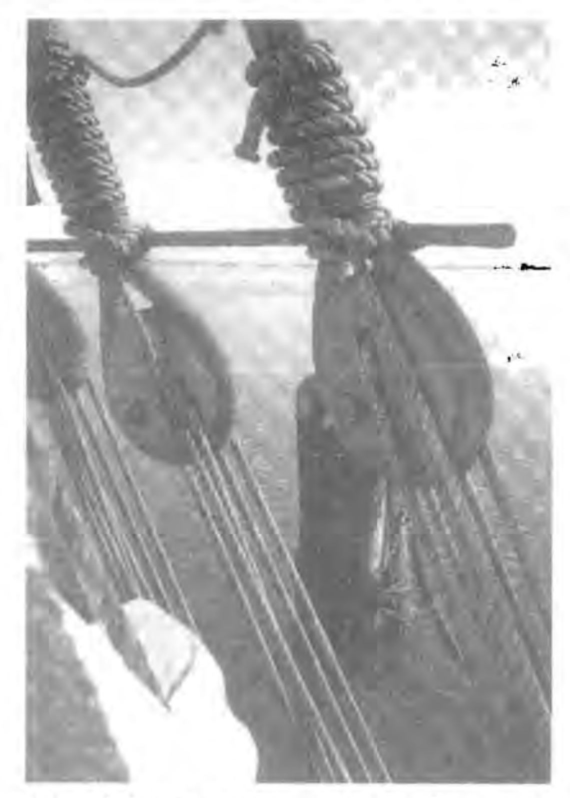


الحبال الجانبية (جنباً إلى جنب)، وحبال الصواري (من الأمام إلى الخلف) تقوم بتثبيت السارية الأمامية لسفينة في هذه الصورة. لاحظ عش الغراب – «crow's nest». صورة جيمس فولو.

نظام من البكرات وحبال الأشرعة التي تبدو معقدة، ولكنها في أبسط شكل لها كناية عن حبل يمتد من طرفي العارضة وحتى السارية وصولاً إلى سطح السفينة حيث يتم تشغيلها.

وتربط الحبال السفلية الزوايا السفلية من الشراع على العارضة التي تقع فوقها مباشرة، وهي حبال تؤدي إلى مجموعة في ذراع العارضة السفلية وبمحاذاة حافتها السفلية إلى بكرات معلقة أسفل وسط العارضة، وأخيراً أسفل على طول السارية نحو سطح السفينة.

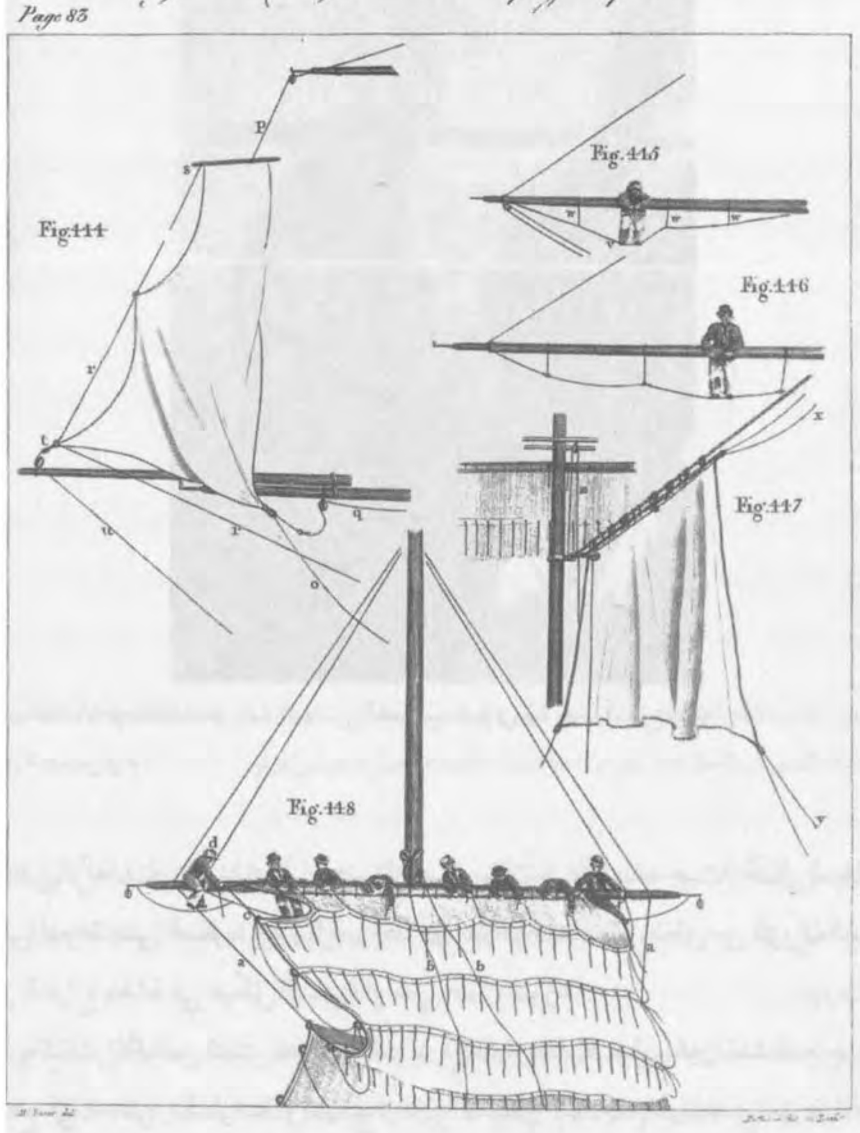
والحبال السفلية تسمح بتثبيت الشراع بشكل متين بين عارضتين واحدة منهما أعلى والثانية أسفل، وتتعرض لقدر كبير من الضغط وسرعان ما تصبح نحيلة. وفي



العين الميتة – «dead eye» هو جهاز كبير من الخشب يستخدم في شد حبال الشراع الثابتة.
صورة جيمس فولو.

السفن الأحدث، استبدلت في بعض الأحيان بسلاسل معدنية، حيث الحبال السفلية أدنى أشرعة على السارية ولم يكن يوجد أي عارضة أسفلها، وتعلق من الزوايا الدنيا من الشراع بنقاط في هيكل السفينة أو على طول سورها.

وكانت الأقواس تثبت عند أطراف أذرع العارضات. وفي حين تستخدم حبال الرفع في استقرار العارضة وضبطها، فإن الأقواس تستخدم لمساعدة العارضة في الدوران على محورها للحصول على أفضل استفادة من الرياح. والقوة التي تمارسها الأقواس على أذرع العارضة مضروبة في استخدام البكرة وحبل الشراع. والبكرات الثابتة توضع بالقرب من السطح على متن السفن التجارية، بينما تلتصق على متن السفن الحربية مباشرة بأذرع العارضة لأن منطقة سطح السفينة مخصصة للقتال.



إنزال الأشرعة: لاحظ حبل القدم الذي يحافظ البحارة من خلاله على توازنهم.

وآخر قطعة رئيسية من حبال الشراع المتحركة هي حبال زاوية الشراع التي تمتد من كل زاوية سفلية من الشراع إلى البكرات الموجودة في وسط العارضة ثم تتجه إلى أسفل، إلى قمة العارضة أو إلى سطح السفينة. والبكرات هي البكرات نفسها المستخدمة للحبال السفلية. والغرض من حبال زاوية الشراع هو رفع الشراع من أجل طيه. وعلى السفن الحربية، توضع البكرات المستخدمة في حمل حبال زاوية الشراع في مكان مرتفع. وهناك مزيد من الحبال التي استخدمت للغرض نفسه وهي: حبال التعليق، وحبال الطي وقد استخدمت في شد الأشرعة من الجانبين ومن أسفل على التوالي. وعند طي الشراع يكون مربوطاً بشدة بالعارضة الخشبية الخاصة به[20].

التصميم البحري

يعود التقدم الملحوظ في تصميم السفن في عصر الملكة إليزابيث إلى حد كبير لأعمال مصمم السفن ماثيو بيكر . فقرابة العام 1586، وضع بيكر تصميمات لسفن حربية كبيرة ذات خطوط أجمل من تلك التي سادت في أزمنة سابقة. وقد بنيت كل تلك التصاميم على شكل سفينة الغليون مع مقدمة بارزة وطويلة ومؤخرة مربعة الشكل. أما المنحنى التصاعدي من بدن السفينة نحو المقدمة والمؤخرة فجاء أكثر وضوحاً من سابقاتها. وجُدّد تصميم الشراع ليشمل شراعاً في الجزء الثاني من السارية وشراعاً مربعاً في سارية مقدمة السفينة أسفل العمود البارز من مقدمة السفينة. والأهم من ذلك هو تغيير أسلوب قص جميع الأشرعة لتصبح أكثر تسطّحاً. وجعل هذا من السفن أسرع وأكثر ملاءمة وتماشياً مع الرياح. ويمكن قياس المستوى العالي لتصميم السفن الإنجليزية وتشييدها خلال هذه الفترة التاريخية بحقيقة أنه لم يحدث أن فقدت أي سفينة إنجليزية طوال حكم الملكة إليزابيث. وأشار أحد المراقبين المعاصرين في عام 1588 إلى أن: «السفن تجنح بقوة وهي قوية جداً وكأنها مصنوعة من شجرة واحدة كاملة»[21].

ومع هزيمة الأرمادا الإسبانية في عام 1588، تسلم الإنجليز قيادة مجال التصميم البحري، وأنشأوا ستة أحواض لبناء السفن. ومن ناحية الحجم، كان أكبر حوض بناء

سفن في بورتسموث وبعدها بلايموث وتشاتهام وولريتش وديتفورد وتليها شيرنس. وقام كل حوض بتشييد مئات السفن الحربية وإصلاحها، إلا أنه في القرن الثامن عشر، وفرت المستعمرات البريطانية على طول الساحل الشمالي الشرقي من أمريكا الشمالية المطل على المحيط الأطلسي ما يقرب من نصف القدرة الإنجليزية على تشييد السفن.

وبعد زهاء قرنين من بناء السفن، أصبحت إنجلترا تعاني من ندرة في الأشجار التي تتمتع بنفس الشدة والوزن والانحناء اللازم لتشييد سفن ذات جودة عالية[22].

ولعب وجود الغابات الشاسعة في أمريكا الشمالية، مع غزارتها بالأشجار الصالحة لصناعة الصواري والساريات، دوراً حيوياً في الصراع بين إنجلترا وفرنسا من أجل التفوق الأوروبي في القرن الثامن عشر. وامتدّت غابات الصنوبر الأبيض وحدها، والتي كانت تعمل على توفير الساريات والألواح الخشبية، على حزام واسع من نوفا سكوتيا إلى نيو هامبشاير، والعودة إلى امتداد ولاية كونيتيكت ونهر هدسون إلى المناطق الداخلية. وبحلول الأيام الأخيرة من السفن الشراعية الخشبية كانت جميع دول العالم تستخدم ساريات من ولاية ماين.

ولذا فإن زمام القيادة في مجال التصميم البحري انتقل ببطء إلى الأمريكيين ولاسيما بمحاذاة سواحل نيو إنجلند. وكان تطوير صناعة بناء السفن الواسعة بمحاذاة ساحل ولاية ماين يعزى في كثير من الأحيان فقط لاحتياجات موانئ سالم ونيو بدفورد في ولاية ماساتشوستس. وقد اقتصرت السفن التي بنيت في المستعمرات الأمريكية عادة على أحمال تتراوح ما بين 400 و 600 طن، إلا أن وزن بعضها قد يصل إلى 1000 طن. وفي عام 1742، بُنيَ ما لا يقل عن أربعين سفينة على سواحل ولاية ماين[23].

وأنهت حرب الاستقلال الأمريكي فترة بناء السفن في المستعمرات. وبعد ذلك شيّد الأمريكيون السفن لأنفسهم، فأصبحوا سادة البناء والتصميم في عالم السفن الشراعية الخشبية. وفي الجزء الشمالي من نيو إنجلند وخصوصاً في ولايتي ماين ونيوهامبشاير، زاد عدد الأشخاص الذين يعملون في مجال بناء السفن عنه في مجال الزراعة، وفي ولاية ماساتشوستس كانت هناك أرقام تشير إلى وجود سفينة واحدة مقابل كل مائة نسمة. وفي العقد الذي تلا إقرار الدستور، زاد مجال السفن الأمريكية

بنسبة ما يقرب من 400 بالمئة، وقبل الحرب الأهلية الأمريكية أصبح يساوي تقريباً نسبته في بريطانيا. وبحلول عام 1861، سيطر الأمريكيون والبريطانيون على ثلث عمليات الشحن في العالم[24].

كما أدّت الثورة السياسية التي تمخضت عن الكفاح من أجل الاستقلال إلى بدء حقبة جديدة من الثورة في التصميم البحري. فقد حقق المصممون الأمريكيون في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر نجاحاً كبيراً في هذا الصدد. «إن موارد البلاد وطاقات البشر ومهاراتهم في مجال ابتكار الآلات وتشغيلها» ما كانت مجتمعة لتحقق مثل هذه العوائد الكبيرة مع وفرة المواد.

كما تسارعت خطى الأمريكيين بشدة في تقديم الأجهزة المتوافرة للأيدي العاملة للتعامل مع الأشرعة العالية، ومع المرساة، وعملية رفع المرساة، وتحميل البضائع وتفريغها. فقد أشارت هيئة مفوضي ميناء بوسطن إلى أن: «أسلوب التفريغ في المرافئ الأمريكية متفوّق إلى حد كبير عن الأساليب التي تتبع في الأحواض ذائعة الصيت في لندن وليفربول»[25].

وكان النوع الشهير من السفن الشراعية السريعة في بالتيمور، الذي شُيّد للمرة الأولى في منطقة خليج تشيسابيك، يستخدم حيثما كانت السرعة ذات أهمية قصوى كما هو الحال في سفن القراصنة المرتزقة أو سفن الرقيق أو سفن المهربين. فقد اختلفت عارضاتها الخشبية والمسافة المنخفضة بين منسوب المياه وسطح السفينة وقيعانها التي تتخذ شكل حرف «V» باللغة الإنجليزية اختلافاً كبيراً عن السفن الإنجليزية الأوسع والأكثر استدارة[26]. وفي عام 1857، عندما ثار الجنود الهنود ضمن الجيش البريطاني في الهند، استأجرت الحكومة البريطانية عدداً كبيراً من السفن الشراعية الأمريكية السريعة لإرسال قوات وإمدادات إلى القوات المحاصرة. وكانت «السفن الشراعية الأمريكية السريعة والرائعة» قد سيطرت سيطرة شبه كاملة على الهند والصين في مجال التجارة في ذلك الحين[27].

وظلت السفن الأمريكية تلقى احتراماً إذ احتكرت لفترة طويلة من الوقت التجارة بين بريطانيا العظمى والولايات المتحدة. وقد أشار أحد المراقبين البريطانيين إلى أن:

«هذا التفوق مرده أساساً إلى حقيقة أن السفن الأمريكية يمكنها أن تبحر بسرعة أكبر وأن تحمل المزيد من البضائع بشكل يتناسب مع حمولتها المسجلة أكثر مما تستطيع السفن التي يملكها منافسوها. غير ان التحسينات في تلك السفن لم تكن لتقف عند هذا الحدّ. فبالنظر لنفقات أي تاجر، يعتبر العمل اليدوي أحد أهم بنود هذه النفقات: وهنا أخفض [الأمريكيون] عن طريق تحسين البكرات ومختلف التطبيقات الميكانيكية عدد العمال لدرجة أن عشرين بحاراً في سفينة شراعية أمريكية يمكنهم القيام بالكثير من المهام وربما بسهولة أكثر من ثلاثين بحاراً على سفينة بريطانية تشبهها من ناحية الحجم[28].

وكان من التقليد الأمريكي في تشييد السفن الأمريكية أن تُوضع عارضات هيكل السفينة والعارضة الرئيسية والعارضة الخلفية على المزلقة وأن يقوم المشيد الرئيسي بتشكيل جسم السفينة بالنظر. وهذا يعتبر أمراً صعب التصديق في أي سفينة أخرى بخلاف القارب الصغير. وليس من دليل على صحة هذا الأمر، وحتى السجلات التي ما زالت باقية تشير إلى عكس ذلك تماماً. فكان قادة مشيدي السفن مهنيين يتمتعون بمهارة فائقة ويعمل معظمهم على الدوام تقريباً طبقاً لتصاميم رُسمت بعناية والكثير منها قائم وخاص بسفن بحرية شُيّدت بموجب عقد حكومي. وحقيقة أن تصاميم الكثير من السفن التجارية لم يعد موجوداً، لا يعني بالضرورة أنه لم يكن هناك أي تصاميم فالسفن نفسها لم تعد موجودة كذلك.

وكان من الشائع تحويل تصاميم وارتفاع بدن كل سفينة قيد البناء إلى نموذج لنصف بدن السفينة، وظل الكثير منها باقياً كأشياء تثير الإعجاب ومن أجل هواة جمع القطع.

ومن هذه الممارسة، أصبح من الشائع الإشارة إلى ممارسة عملية تصميم السفن البحرية باعتباره تصميم نموذج أو عملية نمذجة كما هو وارد في هذا النص المعاصر التالي:



ظل استخدام نماذج لنصف بدن السفينة يشكل جزءاً من بناء السفن في القرن التاسع عشر كما يظهر في هذا الرسم التوضيحي من مجلة هاربرز ويكلي عام 1877.

«كانت السفن الأمريكية قيد النظر في ذلك الوقت أفضل نمذجة، ولأنها أفضل نمذجة وأفضل صنعاً، فقد كانت أسرع إبحاراً، وكقاعدة عامة يمكنها القيام بأربع رحلات في حين يمكن للإنجليز تحت ظروف مشابهة وبسفن مماثلة أن يقوموا بثلاث رحلات فقط لا غير»[29].

الحواشي

1. ويليام هاتشنسون رو، التاريخ البحري لولاية ماين: ثلاثة قرون من بناء السفن والإبحار (فريبورت، إم إي: بوند ويلرايت، بدون تاريخ) ص. 62.
2. حاول المؤلفان أن يكونا متسقين في النماذج التي يستخدمانها. إلا أن المصادر الأولية مثل المجلات واليوميات والأعمال المرجعية التقليدية التي تستحق الاقتباس قد تستخدم أساليب مختلفة قليلاً لنقل هذه المعلومات. فقرر المؤلفان ترك مثل هذه

المواد على الشكل الذي وجدت فيه الأعمال الأصلية.

3. رو، ص. 39.

4. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 66.

5. لم يكن البلوط الزاهي الأمريكي من المستعمرات الجنوبية يعتبر من المواد الخام لبناء السفن حتى استخدمته البحرية الأمريكية. السفينة يو إس إس كونستيتيوشن و »أولد إيرونسايدز« كان بها عارضات لبدن السفينة من البلوط الأبيض من نيوجيرسي، وخشب من البلوط الزاهي والأرز الأحمر من جورجيا، والصنوبر الأبيض للصواري والساريات من ولاية ماين. طالع فرانسيس دي روبوتي وجيمس فيسكوفي، يو إس إس إيسكس (هولبروك، إم إيه: أدامز ميديا كوربوريشن، 1999) ص. 17.

6. في عام 1804، قامت القيادة البحرية ببناء سبع فرقاطات مصنوعة من خشب التنوب وتحمل 32 مدفعاً في أقل من خمسة أشهر. وفي عام 1805، شيدت خمس فرقاطات أخرى. طالع نيكولاس بليك وريتشارد لورنس، الكتاب المصور للقوات البحرية بقيادة نيلسون (ميكانيكسبرج، بي إيه: ستاكبول، 2000) ص. 31 – 35.

7. رو، ص. 58.

8. المصدر السابق، ص. 135– 136.

9. نقل السفن الحديثة لا يستخدم مثل هذا النظام.

10. نوردوف، ص. 58 – 66.

11. بليك ولورنس، ص. 44 – 47.

12. جون ج. روجرز، أصل المصطلحات البحرية (ميستيك، ط: متحف ميناء ميستيك، 1985) ص. 19.

13. ريتشارد هوغ، القبطان بليغ والسيد كريستيان: الرجال والتمرد (نيويورك، إي بي داتون، 1973) ص. 67.

14. حاول رسم شكل بياني بسيط لسفينة ذات ثلاث ساريات مع أربعة أشرعة على

كل سارية.

15. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن: ليتل، براون أند كو، 1961) ص. 407.

16. ليس الغرض من هذا العمل هو تزويد القارئ بالمعرفة الكاملة بمئات من المصطلحات واشتقاقاتها التي يمكن العثور عليها في هذا الموضوع. ومع ذلك، يمكن للقارئ أن يتوقع اكتساب معرفة عامة حول السفن الشراعية الأكثر تميزاً بعد قراءة هذه المقاطع بعناية والرجوع للرسوم التوضيحية المصاحبة لها.

17. توم ماك جريجور، صنع هوراشيو هورنبلور التابع لسي إس فورستر (نيويورك: هاربر كولينز للنشر، 1999) ص. 60.

18. تشارلز جي. ديفيس، السفن الشراعية الأمريكية: تصاميمها وتاريخها (نيويورك: دوفر، 1984) ص. 44.

19. بليك ولورنس، ص. 67.

20. جورج إف. كامبل، حبل مصمم السفن المبتدئ (بوغوتا، نيوجيرسي: موديل شيبويز، 1969) ص. 40–49.

21. ماركوس، ص. 84.

22. مارجوري هوبيل جيبسون، إتش إم إس سومرسيت، 1746 – 1778: حياة وأزمنة سفينة الحرب البريطانية في القرن الثامن عشر وتأثيرها على أمريكا الشمالية (كوتويت، إم إيه: آبي جيت هاوس، 1992) ص. 2.

23. بناء السفن في مستعمرات أمريكا الجنوبية غالباً ما يتم تجاهله ولكن بعض أفضل تصاميم سفن القرن الثامن عشر نفذت في منطقة ميريلاند وفيرجينيا بخليج تشيسابيك.

24. ديفيد ويلز، بحريتنا التجارية: كيف نشأت ونهضت وأصبحت عظيمة، وكيف انهارت وفسدت (نيويورك: جي بي بوتنام سونز، 1890) ص. 4، 8 – 9.

25. المصدر السابق، ص. 2، 11.

26. رو، ص. 39 – 53.

27. ويلز، ص. 13.

28. المصدر السابق، ص. 15 – 16. نقلاً عن دبليو إس ليندسي، تاريخ الشحن التجاري (لندن، 1876) غير محدد الصفحة.

29. ويلز، ص. 11 – 12.

الفصل الخامس

طاقم البحارة

كي تضع أداة فصل حبال السفينة marlinspike في يد الرجل وتصدر له الأوامر بالعمل على حبال الأشرعة، يعتبر ذلك اختباراً عادلاً لسماته الشخصية وقدراته كبحار جيد.

ريتشارد هنري دانا، الابن، 1841 [1]

طاقم السفينة التجارية

كانت هناك اختلافات كبيرة فيما بين ملاك السفن حول الطريقة المثلى لعملية تزويد أي سفينة بالعمال والبحارة لبدء رحلة بحرية ناجحة. وفي العديد من الحالات، كان مالك السفينة يقوم ببساطة بتجهيز السفينة من خلال وكلائه وممثليه، مانحاً ربان السفينة تعليمات وتوجيهات خاصة فيما يتعلق باختيار طاقم السفينة. وفي أمثلة أخرى، مُنح ربان السفينة حرية كبيرة في اختيار البحارة والطاقم ليعملوا معه بناء على مزيد من الاقتراحات المتحررة. وفي أحوال نادرة عندما يقتصر الأمر على الرحلات البحرية القصيرة، يسمح مالك السفينة لوكلائه بتجهيز الطاقم واختياره دون استشارة الربان، على أن يضمنوا وجود كافة البحارة وأفراد الطاقم على سطح السفينة وقت الإبحار. وعلى الرغم من ذلك، ففي الرحلات البحرية الطويلة، قد تعتمد راحة كافة الموجودين على متن السفينة وسلامتهم وكذلك نجاح تلك الرحلة

أو فشلها على طبيعة طاقم السفينة. وعلى ذلك، كان اختيار رجال الطاقم أقوياء البنية الذين يتصفون بالمهارة ويتمتعون بالاحترام اللازم في ذات الوقت في صالح كل من مالك السفينة وربانها في مثل تلك الظروف، فمن خلال الاختيار المباشر لأفراد الطاقم، «يمكن تجنب قدر كبير من سوء التفاهم والشكوى وسوء النية مما يساهم في تحسين بداية الرحلة ويسود التفاؤل بنجاحها في كافة الأجواء المحيطة»[2].

ربان السفينة

يُعد الشخص الذي يتمتع بمسؤولية وسلطة كاملتين على متن السفينة ربان هذه السفينة، أو في عبارة أخرى قائدها، ويدعى في بعض الأحيان القبطان، وهي رتبة في الخدمة البحرية لا تنطبق على نحو صحيح على الربان في الخدمة على متن السفن التجارية. ويعتبر أي ضابط في موقع المسؤولية والذي يتولى قيادة أي سفينة «قبطاناً». ويتمتع الربان بقدر كبير من السلطة والنفوذ يمكنه من خلال هاتين الميزتين تحريك دفة الأمور خلال الرحلة سواء بالسلب أو الإيجاب. وفيما يتعلق بشخصية ربان السفينة، ذكر ريتشارد هنري دانا: «إذا كان الربان شخصاً سيئاً أو عاطفياً أو طاغية أو متطرفاً، فستنعكس هذه السمات بشكل أو بآخر على مساعدي السفينة ورجالها وتنتشر فيما بينهم ... وهو ما سيتم فحصه واختباره، ما لم يتم التخلص منه إلى حد ما، في حال كان ربان السفينة رجلاً ذا شخصية قوية ورائعة»[3].

وفيما يستعد الربان للقيام برحلة بحرية جديدة، تنحصر واجباته والتزاماته في الغالب في تجهيز السفينة واختيار الطاقم العامل على متنها. ويجب أن يكون كل شيء مجهزاً قبل مغادرة الميناء، على أن يتضمن ذلك الامتثال للقواعد والأوامر المنصوص عليها في وثائق السفينة والقوانين المحلية ذات الصلة واللوائح التي تطلبها سلطات الموانئ. وقد تتضمن تلك الأمور إعداد بوالص الشحن، وبيانات من كافة الأنواع، وسجلات السفن، وقوائم بأسماء أفراد الطاقم، ودفع رسوم الميناء والإرشاد، وإتمام عمليات التفتيش الجمركي.

وتتمثل مسؤولية ربان السفينة في إبعاد السفينة عن الحوض وتولي مسؤوليتها أثناء عملية الإبحار. وفي حال استُدعي المرشد على سطح السفينة لتحريكها وتوجيهها

خلال أي صعوبات من بداية المرفأ أو أخذها «بعيداً عن أي عائق»، يذعن ربان السفينة لحكمه حتى تبتعد السفينة عن المخاطر المحدقة بها. ونادراً ما يقوم الربان بمعارضة أوامر المرشد وتوصياته في مثل هذه الظروف، وحينما يترك المرشد السفينة، تلقى المسؤولية الكاملة والتحكم في السفينة وطاقمها على عاتق الربان حتى انتهاء الرحلة.

وكان من بين الأمور المعتادة بالنسبة إلى ربان السفينة استدعاء الجميع لإجراء حوار في مؤخرة السفينة حول طبيعة الرحلة وتوقعاته الخاصة بشأنها وواجبات الطاقم على متن السفينة. وكان عليه تأكيد سلطته وإبراز سلطة المساعدين وتوضيح قواعد السلوك كافة والتي ينبغي لأفراد الطاقم اتباعها. وبعد ذلك، وفيما عدا خدمة يوم الأحد التي يعمل فيها الربان قداساً، فنادراً ما يتعامل الربان بشكل مباشر مع أفراد الطاقم، إذ يفضل دائماً التعامل من خلال تأثير مساعديه على متن السفينة. وعلى أية حال، تتعدد واجبات الربان وتستهلك وقتاً كبيراً من يومه مما لا يتيح له الفرصة بالفعل للتعامل مع أفراد الطاقم بشكل مباشر، ويضطره إلى التعامل معهم من خلال مساعديه.

ويُعدّ الربان ملاح السفينة والمصدر الوحيد بالطبع لتوجيهها، ويتمثل واجبه الأساسي في قياس اتجاه ومسافة النقطة الأخيرة لمغادرة السفينة من اليابسة وتسجيلهما في كتاب سجل سرعة السفينة. ومن هذه النقطة يُحتفَظ بحساب مسار السفينة والمسافة التي تقطعها. وعلى الرغم من أنه من ضمن مسؤوليات المساعد الأول الاحتفاظ بسجل السرعة، إلا أن الربان غالباً ما يقوم بفحص هذا السجل ومراجعته وتصحيحه بشكل يومي. ويقوم الربان كذلك بمتابعة السجل الزمني للسفينة وتسجيل الملاحظات الملاحية كافة وتحديد المواضع القمرية أو النجمية. ويقوم المساعد الأول بمعاونة الربان من خلال إجراء قراءات متزامنة يتفق عليها كلاهما.

وتمتع الربان بسلطة مطلقة على متن السفينة في ذلك الوقت، كما أمكنه التحكم في السفينة والأجواء السائدة عليها كما يحلو له. وعادة ما تتم مخاطبته بـ «القبطان» وتأتي الإجابة على أسئلته متبوعة بكلمة «سيدي» لإظهار الاحترام الواجب، ولا يؤدي ربان السفينة واجب المراقبة كغيره من أفراد الطاقم كما أنه يمتلك قمرة خاصة به

وحده. وفي حال وجود الركاب على سطح السفينة، فمن المتوقع قيام الربان بمحاولة منح اهتمام شديد لهؤلاء الركاب بما يتلاءم ومكانتهم الاجتماعية. كما يقوم الربان بتولي كافة المعاملات والصفقات التجارية مع التجار وموظفي الموانئ على الشواطئ المختلفة، ويقوم كذلك باتخاذ كافة القرارات فيما يتعلق بعمليات الإصلاح والصيانة، وتوزيع الإمدادات، والسماح بإدخال الأطعمة والمياه، كما يتخذ الربان القرارات الخاصة بالمناقشات المختلفة والنظام والعقاب مثلما يتراءى له وحده في ظل القانون والعدالة، كما تقع سائر أشكال العمل في السفينة تحت مسؤوليته على الرغم من عدم قيامه بأية أعمال يدوية. وعند وجود الربان على سطح السفينة، يخصص له الجانب المواجه للرياح من مؤخرة السطح العلوي للسفينة. وبينما يسمح لضابط الحراسة بقليل من الحرية في القيام بتعديل وضبط عوارض الأشرعة وإجراء تغييرات بسيطة عليها، إلا أنه لا يمكن اتخاذ أي قرار مصيري أو مهم إلا من خلال الربان باستثناء أشد الظروف التي تنذر بخطر محدق ووشيك على السفينة.

المساعدون

يعتمد الربان بشكل كبير على الضباط الذين يقومون بعملية الإشراف على متن السفينة والذين يعرفون باسم «المساعدين». وتتم مخاطبة المساعد دائماً مسبوقة بكلمة «السيد» ويُردّ عليه بكلمة «سيدي». ولا يتولى الربان أو أي من مساعديه عجلة قيادة السفينة أو ذراع الدفة، إذ تُحرّك الذراع بواسطة العمال. ويتوقع من كل بحار على متن السفينة التصرف باعتباره مدير الدفة بقدر محدد أثناء الرحلة. ويقوم المساعدون بتقسيم الطاقم إلى نوبتين للحراسة - حراسة الجانب الأيسر من السفينة (البوابة أو الميسرة) التي يختص فيها المساعد الأول بإصدار الأوامر، وحراسة الجانب الأيمن من السفينة (الميمنة) التي يختص فيها المساعد الثاني بإصدار الأوامر. وعادة ما يسمح الربان للمساعدين بتقسيم الطاقم للحراسة على أساس ملاحظاتهم للسمات الشخصية للرجال المحيطين بهم. ويُقسم العمال في الحراسة بصورة متساوية قدر الإمكان لناحية العدد والقوة إذ يجب أن يكون فريقا الحراسة على استعداد تام للتعامل

مع متطلبات الرحلة البحرية أياً كانت هذه المتطلبات.

وينبغي أن يتصف المساعد الأول بكونه ضابطاً نشطاً يتولى مهمة الإشراف، غير أنه لا يقوم مطلقاً بشد أو سحب أو تغيير اتجاه السفينة أو القيام بأي عمل يدوي. ويتلقى المساعد الأول الأوامر مباشرة من الربان وينقلها إلى الطاقم. وفوق سطح السفينة، يبدو المساعد الأول الشخص الوحيد المسؤول عن قيادتها، إذ لا يمكن تنفيذ أي أمر من دون الحصول على أوامر تفصيلية منه بذلك. وكذلك يحتاج المساعد الأول إلى أن يكون شخصاً نشطا متيقظاً ومفعماً بالحيوية والطاقة، وعلى دراية كبيرة بكافة أوجه أعمال البحارة. كما يحتاج أيضاً إلى التمتع بالقدرة على إصدار أحكام صائبة بشأن حبال السفينة وتجهيزاتها، وقد يقوم بالصعود عالياً لتفحص تلك الأمور الحيوية، حيث توضع أو تخفض الأشرعة وكافة التجهيزات أو أعمال الإصلاح الأخرى على متن السفينة تحت إشرافه. وفي حال غياب قبطان السفينة، في أثناء الرسو في الميناء مثلاً ومغادرة القبطان للسفينة، تزيد سلطات المساعد الأول على نحو نسبيّ عند الضرورة، غير أنه لا يجب أن يحاول ممارسة أي سلطات غير عادية مثل معاقبة أي رجل على متن السفينة في غير وجود قبطان السفينة الفعلي.

ويُعيّن المساعد الأول من خلال مالكي السفينة، أو المختصين بعمليات الشحن، أو شركات التأمين بدلاً من الربان. ويكون المساعد الرجل الأول لمالك السفينة، بالنظر إلى وظيفته كشخص يتابع أعمال الربان. ولهذا السبب، وُضع سجل سرعة السفينة في حوزته وتحت إمرته باعتباره سجلاً يتضمن أدلة على كل ما يحدث خلال الرحلة. وكممثل لمالك السفن، لا يمكن للربان إبعاد المساعد عن عمله إلا في ظروف محددة منصوص عليها في القانون. ورغم ذلك، يستطيع الربان، من خلال سلطته، زيادة أوضاع المساعد صعوبة أو إرهاقه في حال عدم رضائه عنه. ونص القانون البحري على أن يصبح المساعد الأول الخلف الأول للربان في حال وفاة الربان أو في حال عدم قدرته على القيام بواجباته وأداء مسؤولياته.

ويعتبر المساعد الثاني قائد مراقبة ميمنة السفينة، وعند وجوده وحده على سطح السفينة، يتولى مسؤولية هذه السفينة. وعادة ما يتم اختيار المساعد الثاني من خلال



ضابط بحري أمريكي في صورة ترجع إلى منتصف القرن التاسع عشر. التقطت هذه الصورة النادرة في بدايات الحرب الأهلية.

الربان، ولا يجوز أن يحل المساعد الثاني محل المساعد الأول في حال أصبح الأخير غير قادر على القيام بواجباته وأداء مسؤولياته. وتتضمن مسؤوليات المساعد الثاني صيانة الحبال الاحتياطية كافة، والقوالب، والأشرعة، والأدوات المستخدمة في العمل عند تثبيت الحبال مثل أدوات فصل الحبال ورافعاتها. وفي حال غياب صانع الأشرعة عن متن السفينة، يقوم المساعد الثاني بالاهتمام بالأشرعة. وعلى العكس من المساعد الأول، يقوم المساعد الثاني ببعض الأعمال مثل أي بحار عادي فيما يتعلق بظهر السفينة أو الجزء العلوي منها. «ينبغي أن يكون المساعد الثاني أفضل عامل على سطح السفينة أو ينبغي أن يأخذ على عاتقه أصعب الأعمال أو يوضح للرجال كيفية أداء مثل هذه الأعمال وغيرها من المهام الصعبة».

وعندما يطلب من الطاقم بأكمله القيام بأعمال شاقة، مثل طي الأشرعة أو فرد ألواح قائمة الأشرعة أو خلال الأحوال الجوية السيئة، يضع المساعد الثاني نفسه باتجاه الرياح ثم يقوم بشد وسحب الأشرعة مع باقي العمال على ظهر السفينة ويصيح فيهم ويثير حماستهم أثناء قيامه بهذا الدور في ذلك الوقت[4].

وتتوافر وظيفة المساعد الثالث فقط في السفن الضخمة جداً ويتم اختياره عادة من بين أفضل البحارة وأكثرهم قوة من قبل ربان السفينة. وفي بعض الأحوال، يعمل المساعد الثالث كمساعد موظف (أو بمعنى آخر كعريف للملاحين)، وهو مصطلح ينطبق على وجه الخصوص على مساعد الضابط في البحرية، وقد حُرّف بشكل واضح عند تطبيقه على أي بحار في الخدمة على متن السفن التجارية.

العمالة العاطلة

تكتظ أي سفينة تجارية ضخمة تقريباً بعدد مهول من العمال المتخصصين على متن السفينة، ويعرف هؤلاء العمال بالعمالة العاطلة، إذ لا يتوجب عليهم القيام بأي نوبات حراسة، ولا يناط بهم القيام بالأعمال المناطة بغيرهم من البحارة، ولا يتمتعون بأي سلطة عليهم. وتنام العمالة العاطلة طوال الليل وكل ليلة ثم تواصل أعمالها إن وجد خلال فترة النهار، وتتضمن تلك العمالة العاطلة النجارين وصانعي الأشرعة والطهاة. وفي السفن الأصغر حجماً في بعض الأحوال، تلعب تلك العمالة العاطلة الدورين كبحارة ماهرة وأيضاً تعمل في مهنتها المعتادة كنجارين أو صانعي أشرعة. ولا يعتبر الطهاة ضمن البحارة ولا يطلب منهم القيام بأي عمل من أعمال البحارة. ولم يكن مستغرباً أن يكون الطاهي أحد البحارة المسنين أو الذين جار عليهم الزمن أو فقدوا أحد أطرافهم أثناء خدمتهم على ظهر السفينة وتحولوا لهذه المهنة بعد ذلك. وقد تحتوي السفن الكبيرة الحجم على صناع للبراميل، وخدم، وصناع للأسلحة، وأشخاص آخرين يمتهنون حرفاً مختلفة.

ولا تُمنح العمالة العاطلة أي سلطة على سطح السفينة، ولا حتى على أصغر طفل على متنها. وفي بعض الأحيان، يتم اختيار العمالة العاطلة على نحو مباشر بموجب

عقد يبرمه مالك السفينة معهم، غير أنهم يتلقون الأوامر مباشرة من ربان السفينة مثلهم في ذلك مثل بقية أفراد طاقم السفينة. وغالباً ما يقوم الطاقم بمخاطبة أي فرد من أفراد العمالة العاطلة باسم «السيد» ولكن لا يُردّ عليهم أبداً بكلمة «سيدي». ويأتي أي أمر من المساعدين للعمالة العاطلة «في صورة طلب أو رجاء وليس أمراً واجب التنفيذ»[5].

وعلى الرغم من كون النجار لا يعمل في بناء أو إصلاح السفن، إلا إنه كان قادراً على العمل في إصلاح عوارض الأشرعة، وسور السطح العلوي، أو جدار فتحة عنبر الشحن، وتشكيل الصاري العلوي. وإذا لزم الأمر، يمكن للنجار إصلاح العوارض الخشبية، وضم الألواح الخشبية، والقيام بالإصلاحات الطارئة للأجزاء والمكونات الخشبية كافة لتجهيزات السفينة وبدنها. ويعيش النجار مع غيره من العمالة العاطلة في الدرجة الثانية من السفينة ويتولى مسؤولية خزانة أدوات السفينة والأمور ذات الصلة بعمل النجارة. ويعمل بعض النجارين كصانعي براميل ويقومون بإصلاح الدلاء والبراميل الخشبية. وفي المراكب التي تعمل في مجال صيد الحيتان، يمكن أن يقوم النجار أو صانع البراميل بجمع البراميل المختلفة. حيث تُصنّع هذه البراميل في دكاكين مخصصة لهذه الحرفة على البر وتُعدّ الضلوع الخشبية وتُفكّك لتخصيص المساحة اللازمة للمؤن اللازمة للرحلة.

وعند استهلاك هذه المؤن، يصبح الجزء السفلي من السفينة المخصص لتخزين البضائع متاحاً لوضع البراميل التي أعيد جمعها وملؤها بزيت الحوت أو أكوام العظام.

وتحتوي معظم السفن على مجموعة من الأشرعة الإضافية التي صنعت على الشاطئ في مخزن الأشرعة. وفي البحر، غالباً ما يكون صانع الأشرعة بحاراً طاعناً في السن يتمتع بمهارة خاصة في هذه المهنة، إذ يقوم بإصلاح الأشرعة البالية ما دامت صالحة لذلك طوال فترة الاستخدام المخصص لها أو إصلاحها وقت الطوارئ. وكما هو الحال بالنسبة للنجار، إذا كان صانع الأشرعة يتمتع بمهارة عالية طوال حياته، سيتمكن من تحقيق مستوى معيشة أفضل على اليابسة عند التقاعد عن الأعمال

البحرية. وتنحصر أدواته في مقص لقطع أقمشة الأشرعة القوية، إلى جانب بعض الألواح اللازمة للطرق والتشكيل المصنوعة من الأخشاب أو العظام، بالإضافة إلى مجموعة من الخيوط السميكة وإبر الحياكة الكبيرة وكشتبان صغير للوقاية من وخز الإبر أثناء عملية الحياكة. ويُثبّت الكشتبان حول المعصم ويشد بإحكام إلى اليد أيضاً قطعة معدنية صغيرة وزر مستدق الرأس يمكن ضغطه في مقابل نهاية الإبرة لإدخالها في طبقات قماش الأشرعة السميك.

ويقضي الطهاة معظم أوقاتهم إلى جوار نيران الموقد المستخدم في طهي الطعام داخل مطبخ السفينة حيث يقومون بطهي الطعام لمعظم الضباط في الكابينة والعمال العاملين في الجزء العلوي من مقدمة السفينة. وفي حال وجود ركاب على متن السفينة، يقومون بطهي الطعام لأجلهم أيضاً، وقد يقوم الطاهي باختيار ولد صغير كمساعد له في مطبخ السفينة وذلك ليساعده في العمل على الاحتفاظ بامتلاء الغلايات وأواني الطعام والمقلاة طوال اليوم. ويُسمح للطاهي بالنوم ليلاً وفي بعض الأحيان يخصص له سرير داخل المطبخ. وغالباً ما تكون هناك علاقة ودية طيبة بين الطهاة ورجال السفينة، أما الطاهي غير الجيد فيكون عادة سبباً في بؤس جميع أفراد الرحلة وشقائهم، بينما يحسن الطاهي الجيد من ظروف الرحلة السيئة ويخفف من متاعبها.

نوبات الحراسة

يشير مصطلح نوبة الحراسة إلى تقسيم طاقم الرحلة وتقسيم الوقت، فيُقسم الطاقم قسمين يتناوب كل منهما حراسة ميمنة السفينة وميسرتها، كما تُقسم ساعات اليوم يومياً إلى نوبات حراسة تدوم كل منها ساعتين أو أربع ساعات. وقد وصف أحد البحارة المعاصرين الممارسات العامة المتبعة أثناء تأدية خدمة نوبات الحراسة كما يلي:

على سبيل المثال، في حال كان المساعد الأساسي في نوبة حراسة ميسرة السفينة في النوبة الليلية الأولى بدءاً من الساعة الثامنة وحتى الثانية عشرة، في نهاية نوبة الحراسة يُوجّه النداء الخاص ببدء نوبة الحراسة الخاصة بميمنة السفينة، ويتولى المساعد الثاني

ظهر السفينة، في حين يذهب المساعد الأساسي بعد إنهاء نوبة حراسة الميسرة إلى أسفل السفينة حتى الرابعة صباحاً. وفي الساعة الرابعة تعود نوبة الحراسة إلى سطح السفينة مرة ثانية وتظل هناك حتى الساعة الثامنة؛ وهي ما تدعى نوبة الحراسة الصباحية... وبينما يتم تبديل نوبات الحراسة طوال ساعات اليوم الأربع والعشرين، أربع ساعات بأعلى السفينة وأربع ساعات بأسفلها، يعرف ذلك بتناوب نوبات الحراسة ... ولكن معظم السفن التجارية تعتاد وقف نوبات الحراسة بدءاً من الواحدة ظهراً وحتى الغروب أو حتى الساعة الرابعة بعد الظهر. وفي الحالات القصوى، تتوقف نوبات الحراسة طوال اليوم، وينبغي السماح بنوبة حراسة صباحية غير نوبة الحراسة التي تدوم ثماني ساعات على ظهر السفينة ليلاً.

وتُقسم نوبة الحراسة التي تستمر من الرابعة حتى الثامنة مساء إلى نوبتين تدوم كل منهما ساعتين، وتسمى نوبة حراسة الساعتين. ويكون الهدف من هذه النوبة عمل عدد متفاوت من نوبات الحراسة، سبع ساعات بدلاً من ست؛ وإلا فستستمر نوبة الحراسة أثناء الساعات نفسها طوال الرحلة، ويتولى هؤلاء الذين أشرفوا على نوبتي الحراسة على ظهر السفينة في الليلة الأولى نوبتين أخريين خلال الرحلة، غير أن الساعات المتفاوتة تعمل على تغيير النوبات[6].

وتُقسم نوبات الحراسة عن طريق قرع الأجراس كل نصف ساعة. وتُقرع هذه الأجراس قرعتين متتاليتين بسرعة على أن تكون هناك استراحة قصيرة بعد ذلك لتُقرع الأجراس مرتين إضافيتين. وفي حال قرعت الأجراس مرة واحدة، يجعل ذلك عملية الإحصاء أسهل ويشير إلى الوقت مرة كل ساعة وأخرى كل نصف ساعة.

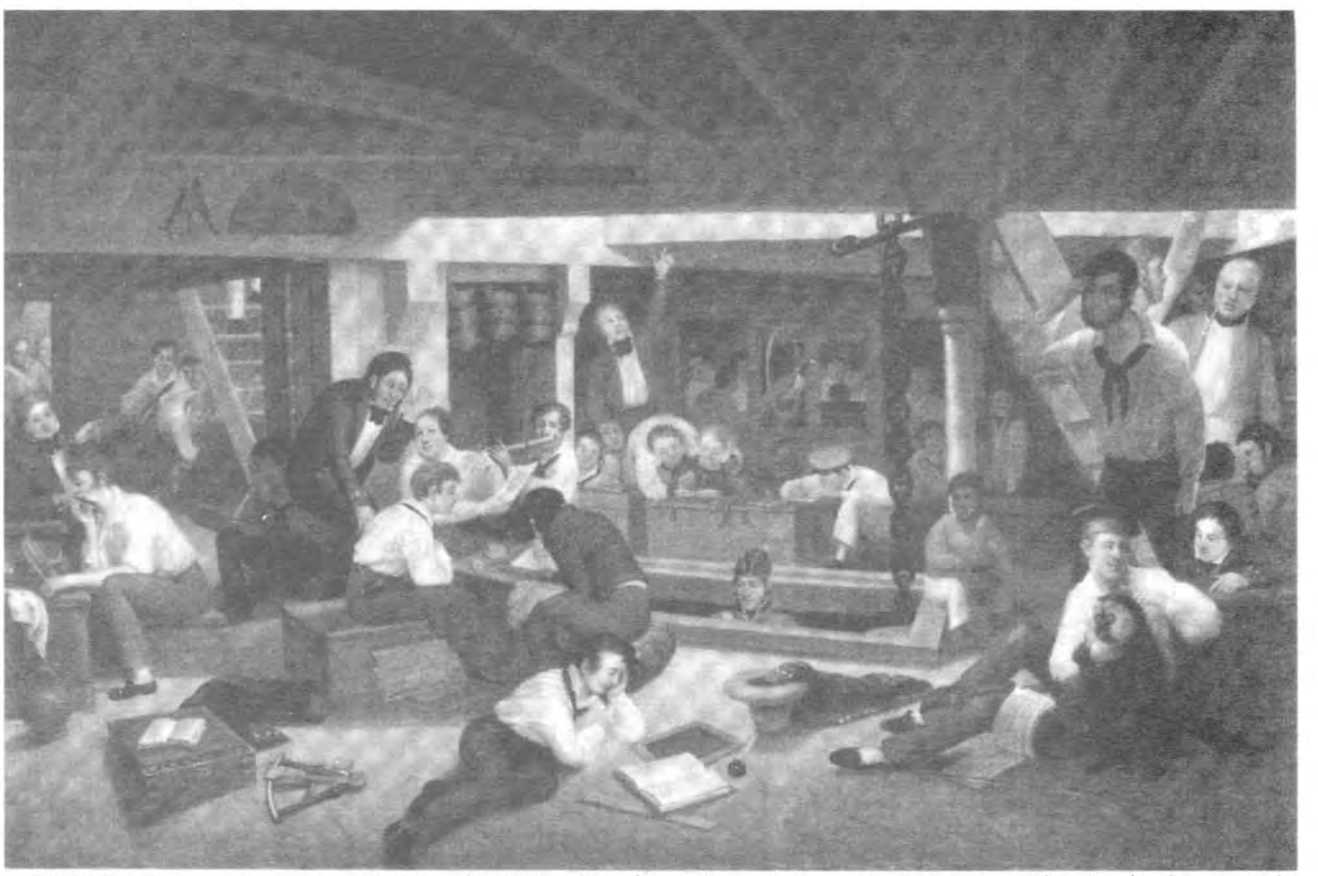
وفي وقت الظهيرة، تُقرع ثمانية أجراس. ومنذ ذلك الوقت يُقرع الجرس مرة واحدة كل ثلاثين دقيقة، بإضافة قرع واحد مرة كل نصف ساعة، ولا تزيد هذه العملية على ثماني مرات. ويُقرع جرسان الساعة الواحدة ظهراً وثلاثة أجراس في الواحدة والنصف، غير أن الأجراس الثمانية التي تعلن وقت الظهيرة تُقرع في الساعة الرابعة أيضاً، ثم يُقرع جرسان فيما بعد في الخامسة والخامسة والنصف. ويُبسط

النظام إذا تذكر الشخص أن الأجراس الثمانية تدق في الثانية عشرة أو الرابعة أو الثامنة صباحاً أو مساء.

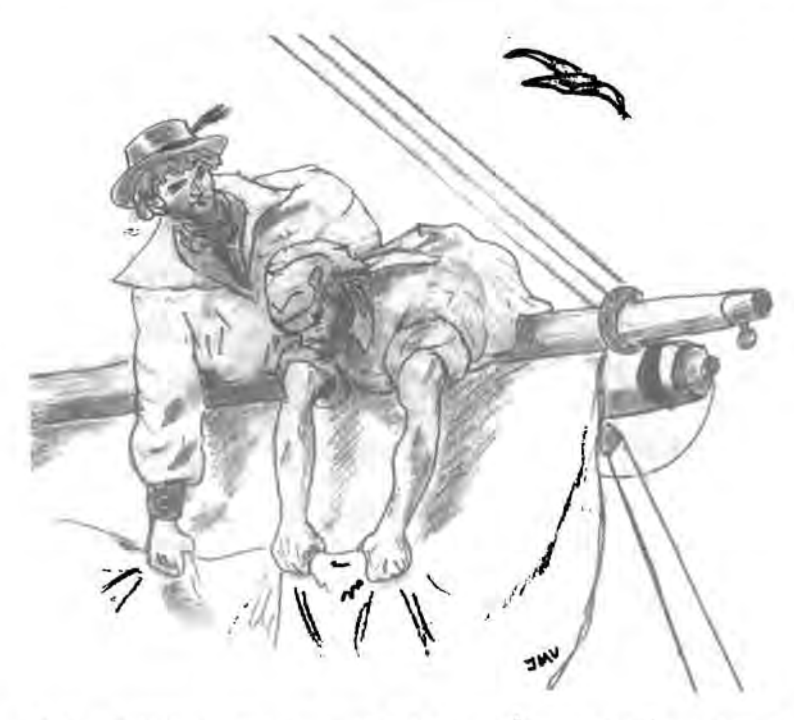
البحارة

تنقسم فرق البحارة بوجه عام إلى ثلاث فئات: البحارة الأقوياء والبحارة العاديون والصبية الصغار أو قليلو الخبرة. ويشار إلى الفتية الصغار بكلمة فتية بصرف النظر عن أعمارهم أو أحجامهم. وسواء في الخدمة التجارية أو في البحرية، يصنف كل رجل نفسه عند صعوده على سطح السفينة. وكانت هناك أشكال عديدة تدل على إساءة استخدام واضحة لهذا النظام، حيث يعرف كل رجل أنه في حال عدم قدرته على الوفاء بالتزاماته وأداء واجباته التي يلتزم بها من جراء تصنيفه على متن السفينة مقابل الأجر الذي يتقاضاه، سيتم توفيره عن العمالة. والأكثر أهمية من ذلك، قد يعتبر زملاؤه هذه المخادعة احتيالاً عليهم، ويتمتع مساعدو السفينة بحرية تامة في معاقبة أي بحار مهمل بتكليفه بأعمال غير مرضية ولا تتواءم معه مثل كنس سطح السفينة أو طلائها أو تنظيفها أو تبطينها بالقار.

وقد تتوافر لدى البحار العادي بعض المعرفة العامة «بتوجيه السفينة وتخفيض الساري وثني الشراع وما شابه من أعمال». فقد كان من المعتاد القول إن «العمل اليدوي وتخفيض الساري وتوجيه دفة السفينة تصنع البحار»، غير أن البحار الجيد يجب أن يجيد تجهيزات حبال الأشرعة. وعلى متن السفينة، كان هناك دائماً حجم كبير من الأعمال الخاصة بتجهيزات الأشرعة وحبال السفينة. ويجب استبدال الحبال والتجهيزات البالية أو المقطوعة في الميناء وخلال الرحلة. ويتطلب قص الحبال الجديدة وتجهيزها معرفة بالعقد والجدائل، وربط الحبال بعضها ببعض، وعمليات التغطية والخراطة، حيث تنعكس مهارة البحار في تجهيز هذه الأشرعة، وتعد بالتالي المحك الحقيقي لعمله كبحار. فلا يمكن اعتبار أي رجل «بحاراً على أي سفينة ما لم يقم بعمل جدائل طويلة وقصيرة في الحبال الطويلة وإعداد بكرة الحبال وربط هذه الحبال معاً لتخفيض الساري وصنع العقد المعتادة بمهارة». ويقول ريتشارد هنري دانا: «يعد



الحياة فوق سطح المحيط: وظيفة مساعد الصف البحري في إحدى السفن الحربية البريطانية في البحر إتش إم إس «هايبريون» – «HMS Hyperion»، لأوجستس إيرل – «Augustus Earle» (1830)، المتحف الوطني البحري.



ثني الشراع والتعامل معه أثناء ارتفاعه عالياً هما من المراحل الصعبة والخطيرة. وتعتمد هذه الصورة التي رسمها الكاتب بقلمه الرصاص على المصكوكات.

وضع أداة فصل الحبال في يد البحار وعمله على تجهيز الأشرعة اختباراً عادلاً لسماته كبحار جيد»[7].

ويعتبر البحار العادي شخصاً غير قادر على القيام بواجباته على النحو الأمثل مقارنة بالبحار الجيد، وذلك نتيجة نقص خبرته أو ضعف قوته البدنية. فالمتوقع من البحار الجيد القيام ببعض الأعمال اليدوية، علاوة على ثني الشراع وخفض السارية وتحريك دفة السفينة في الظروف الجوية السيئة، ولا يحتاج البحار إلى القيام بإدارة الدفة بشكل كامل غير أنه يمكنه مواصلة مسار السفينة في الظروف العادية. ويعتبر البحار العادي على دراية كافية بإدارة وتثبيت أشرعة السفينة، ويقال إنه على دراية بالحبال أيضاً، حيث يمكنه عادة القيام بالمهام السهلة الخاصة بالأشرعة مثل جدل الحبال الصغيرة وربطها وعمل العقد العادية غير أنه لا يتمتع بوجه عام بمهارة فصل الحبال أو الخدمة على سطح السفينة.

وفي الأحوال الجوية السيئة، يقوم عادة البحار الجيد الذي يتمتع ببنية قوية بالإحلال محل البحار العادي وراء عجلة السفينة، ولا يطلب من البحار العادي الذهاب إلى نهاية عارضات الأشرعة أو فوق القمة عند ثني الأشرعة، حيث تترك هذه المواضع للبحارة الأقوياء، الذين يشار إليهم باسم رجال القمة - وهم البحارة الأقوياء صغار السن الذين يتعاملون مع الأشرعة عالياً وبذكاء في قمة السفينة. أما رجال عارضة الشراع، فهم أصغر رجال القمة عمراً ولا يزيد سنهم كثيراً على الفتية الصغار، فيعملون على أعلى الأشرعة وأصغرها. ويعتبرون المواقع الموجودة بقمة السفينة مجالهم، فينظرون من أعلى بشكل مجازي وحقيقي للبحارين الآخرين على سطح السفينة[8].

ويجد بعض البحارة العاديين صعوبة كبيرة في العمل في مجال تجهيز الأشرعة، غير أنه يتم اختيارهم للعمل لتمتعهم بالقوة البدنية في الشد والسحب أو العمل على الرحوية أو الرافعة. ويعمل «رجال مرساة الأمان» في أعلى مقدمة السفينة أو المنطقة الأمامية بالسفينة على التعامل مع المراسي وأشرعة الساري الأمامي والعارضات الأمامية، ويعد العمل مع المراسي غاية في الخطورة ويتطلب قوة وتنسيقاً جماعياً بين الأفراد المسؤولين أكثر مما يتطلب مهارة فردية.

وعلى سطح مؤخرة السفينة، توجد «المجموعة الخلفية» التي تتعامل بشكل أساسي مع الشراع الرئيسي وشراع المؤخرة والحبال العادية وحبال رفع الشراع في هذا الجزء من السفينة.

وفي قلب السفينة أو مركزها تحت السطح، يعمل «عمال المركز» ويؤدون واجباتهم ومسؤولياتهم، وأسفل هذه المنطقة، «عمال العنابر» الذين يعملون بين المؤن والبراميل الخشبية[9].

وتتضمن السفن التجارية بوجه عام عمالة أقل مقارنة بأقرانها في السفن البحرية، وفي بعض الأحيان تحمل المراكب الشراعية الساحلية ذات الصاريين بحاراً واحداً لكل عشرين طناً من الحمولة، في حين تحمل السفن التجارية في المحيطات وسفن النخاسة والسفن التجارية المتجهة نحو الهند عدداً أكبر من البحارة، ربما يصل إلى بحار واحد لكل عشرة أطنان. ولم تكن هناك قوانين محددة، فقد يستأجر ملاك السفن عدداً قليلاً

من العمال لإدارة السفينة بأمان. وقد أدى ذلك إلى جعل السفن التجارية فريسة سهلة للقراصنة والقراصنة المرتزقة المتفوقين عدداً وعدة والذين يتمتعون بالقدرة على السيطرة على طاقم السفينة في حال صعدوا على متنها. أما السفن الحربية فعادة ما تحمل على متنها مئات البحارة[10].

وتعتمد وظائف البحار العادي على توافر الفتية الصغار وقليلي الخبرة بين أفراد الطاقم، ففي حال وجود عدد كاف من الأولاد والفتية قليلي الخبرة، سيتم تفضيل البحار العادي عليهم فيما يتعلق بالقيام بالأعمال الخفيفة، وفي بعض الأحيان بالأعمال الخاصة بتجهيز الأشرعة. ومن خلال ذلك، يمكن لهؤلاء الفتية توسيع نطاق خبرتهم وتقدمهم لشَغل وظيفة بحار في المستقبل. وعلى الرغم من ذلك، ففي العديد من السفن التجارية «لم يُلحظ اختلاف واضح بين البحار العادي والأولاد الصغار» إذ كان يُطلب من البحار العادي القيام بأعمال هؤلاء الفتية قليلي الخبرة رغم وجودهم بين طاقم السفينة. واعتبر ذلك انتهاكاً لمكانة البحار وتقليلاً من شأنه وشأن مهارته. وفي حال استمرار هذه المشكلة، فإنها تؤدي في بعض الأوقات إلى نشوب خلاف بين أفراد الطاقم والضباط العاملين على متن السفينة[11].

وإذا رغب أحد الضباط بالسفينة في قيام أحد العمال بفك شراع خفيف، أو كنس أسطح السفينة، أو الإمساك ببكرة الحبل المستخدم في قياس سرعة السفينة، أو طلاء السفينة، أو تنظيف الصاري، أو وضع طبقة من القار، أو المساعدة في أعمال المطبخ، سيقوم باستدعاء أي من الفتيان أو الصبية قليلي الخبرة. وعند وجود عدد كبير من العمال، لا يطلب من الفتيان القيام بأي عمل سوى المهام البسيطة جداً. ورغم ذلك، ففي ظل مهام العمل اليومية المعتادة، يتعلم هؤلاء الفتية العديد من المهارات – مثل المهارات التي يكتسبها المتمرنون – رغم الافتقار إلى نظام رسمي متعلق بذلك. وتتضمن هذه المهارات عمل العقد على الحبال والعوارض، وأعمال الحبال البسيطة، وفك الأشرعة الخفيفة وثنيها. ويقوم الفتية أيضاً بمهام الحراسة مثل كافة البحارة الآخرين، ويصعدون إلى قمة السفينة لمتابعة أعمال الإبحار. وعند تواجد هؤلاء الفتية لأول مرة لهم على متن السفينة يُدفع بهم مباشرة إلى قمة السفينة ليعتادوا على حركتها

وكذلك للتعرف على تجهيزات الأشرعة، غير أنهم نادراً ما يعتلون قمة السفينة أو نهايات العوارض أثناء العمل. ويسمح لهم بالوقوف خلف عجلة القيادة أثناء هبوب الرياح الخفيفة ليتعلموا تدريجياً عملية إدارة الدفة[12].

وذكر ريتشارد هنري دانا الملاحظات التالية فيما يخص الفتية باعتبارهم جزءاً من طاقم السفينة أثناء الرحلات:

أياً كان نوع الخبرات التي قد يكتسبها الفتية الصغار أو أياً كانت أعمارهم أو قوتهم البدنية، فطالما كان الولد مصنفاً باعتباره أحد الفتيان على سطح السفينة (ولا تتغير التصنيفات والمراتب أثناء الرحلة ما لم يقم الشخص بتغيير سفينته)، يجب أن يقوم الفتى بأداء الواجبات البسيطة المنوطة به أياً كان نوعها. فإذا تعين تنظيف أسطح السفينة وكنسها، أو لف الحبال، يقوم الفتيان بمساعدة بحارة السفينة في مثل هذه الأعمال أو المهام المطلوبة في الجزء العلوي من السفينة، أو تلك التي تتعلق بأسطح السفينة والتي لا تحتاج إلى قوة بدنية أو مهارات خاصة من أي بحار، كما يتوقع دائماً من الفتية البدء أولاً في هذه الأعمال حتى لو لم يطلب منهم ذلك[13].

وخلال القرن التاسع عشر، كان من المعتاد إسناد المهام التافهة والوضيعة إلى الأفراد السود الموجودين على متن السفينة بين أفراد الطاقم الأمريكي. ويتم تشغيل الصينيين بهذه الطريقة على السفن التجارية الصينية، أما في رحلات المحيط الأطلسي والسفن الشراعية السريعة التي تقوم برحلاتها من الساحل الشرقي إلى كاليفورنيا، تزيد الاحتمالات بوجود قلة من الأفارقة بين أفراد طاقم السفينة خاصة في الرحلات البحرية المتجهة إلى غربي الهند أو جزر الرأس الأخضر. كما كان يُوظّف العديد من الرجال الأحرار في مدن الموانئ الأمريكية[14].

القوات البحريّة

تختلف حياة البحار على متن السفن التجارية اختلافاً جذرياً عن حياته على سطح السفن الحربية، حيث كانت هناك بعض الشكوك والمخاوف بين المؤرخين حول الخبرة والحرفية العالية والتدريب والدروس المستفادة من القوات البحرية للمملكة المتحدة أو البحرية الملكية البريطانية التي تؤدي إلى خلق نوع من الخدمات أعلى من تلك التي تقدمها القوات البحرية في أي دولة أخرى على مستوى العالم. وحيث كان الأمر كذلك، فقد كانت القوات البحرية للمملكة المتحدة أفضل ما تصبو إليه القوات البحرية كافة في جميع الدول الأوروبية. ولقد شكلت البحرية الملكية للمملكة المتحدة خلال القرن الثامن عشر أول وأهم خط دفاعي إنجليزي. وعلى الرغم من تركيز العديد من الكتب على المعارك البحرية الكبرى والسفن العملاقة، فلقد كان للعاملين والضباط اليد العليا في إحراز النجاح الساحق للقوات البحرية في المملكة المتحدة. ولهذه الأسباب، نال رجال القوات البحرية للمملكة المتحدة شرف تمثيل رجال البحرية بوجه عام خلال تلك الفترة.

الأدميرالية

يقوم مجلس المحكمة البحرية (قيادة البحرية) بتنظيم إدارة البحرية الملكية بأسرها، ويتكون المجلس من سبعة مفوضين يرأسهم لورد المحكمة البحرية الأول، ويكون عادة هذا اللورد أحد المعينين السياسيين أكثر مما يكون ضابطاً بحرياً أولاً[15]. وكان هناك عدد من البحارة ذوي خبرة وتميز واضحين بين هؤلاء المفوضين الذين يلتقون بصفة يومية حتى في أيام الإجازات ويتخذون القرارات الجماعية فيما يخص البحرية. ويجب، على الأقل، موافقة ثلاثة من أصل سبعة لتوقيع الأوامر والقرارات المهمة، وتنقسم مسؤوليات القيادة البحرية بين مجالات عدة، متضمنة بناء السفن وإصلاحها، وتفويض الضباط واختيارهم، والإشراف على القوات البحرية الملكية، وإصدار الأوامر الخاصة بالقوات التي تقوم بحماية المملكة المتحدة من أي عدوان فرنسي، وتشغيل الخدمة التي تلزم العمال بأداء الخدمة البحرية، وإدارة المجلس البحري.

وتتضمن القيادة البحرية زهاء ستين موظفاً إدارياً وكاتباً يتم الإشراف عليهم من خلال أمين المجلس الذي يتمتع بقدر كبير من السلطة والنفوذ على الرغم من كونه مجرد موظف مدني عادي. وخلال فترة السبعينيات، من القرن السابع عشر استخدم صموئيل بيبيس، السكرتير الخاص بلورد القيادة البحرية العليا، نفوذه وسلطته في وضع العديد من القواعد والنظم التي حكمت ونظمت البحرية في القرون التالية لتلك الفترة.

وتميزت رواتب الموظفين والعاملين وبيئة العمل بكونها جيدة جداً، وخدم العديد من الكتاب والضباط الإداريين لفترات طويلة. وتم تقدير العاملين والموظفين المتميزين من أصحاب الخبرة والموهبة والاجتهاد الواضح في العمل وخصصت لهم مكافآت. ونتيجة لذلك، ووفقاً لمعايير هذه الفترة، تميزت القيادة البحرية بأكملها بكونها دائرة بيروقراطية فعالة وناجحة.

ويقوم مجلس البحرية، التابع للقيادة البحرية، بتصميم السفن وبنائها وتزويدها، كما يقوم بتشغيل الأحواض، ويعين مساعدي الضباط، ويشتري أو يصنع المعدات البحرية كافة عدا المدافع. وتتم تجربة المدافع وتطويرها وتزويدها لكل من الجيش والبحرية من قبل مجلس المعدات، وهو هيئة مستقلة تدير عدة مكاتب في برج لندن إلى جانب بعض منشآت الاختبار في وولريتش. ويُقسم مجلس البحرية إلى عدة مجالس أخرى فرعية يتعامل كل منها مع نقل القوات والإمدادات العسكرية، وتوريد الطعام والشراب والمؤن لأطقم السفن، علاوة على رعاية المصابين والمرضى. ويحتفظ مجلس النقل بزهاء أربعين أو خمسين سفينة إمدادات بحرية لاستخدام الجيش والقوات البحرية. وفي أوقات الحروب، يقوم المجلس في بعض الأحيان باستئجار سفن تجارية إضافية، وبعد عام 1796، كان من ضمن مهامها تأمين أسرى الحرب. وكذلك يقوم مجلس تزويد المؤن بتعيين ضباط المحاسبة، كما يزود القوات البحرية بالأطعمة والمشروبات اللازمة لها، من خلال مصانع الجعة المملوكة له لتصنيع مشروبات الشعير ومخابزه الخاصة لتزويد السفن بالخبز اللازم لها، وكذلك المجازر التي تعمل على توفير لحوم وخاصة اللحم البقري المملح. أما مجلس رعاية المصابين والمرضى فيعمل على

تأهيل الجراحين لنيل شهادات معترف بها، ويوفر معظم الإمدادات والأجهزة الطبية، ويقوم بإدارة المستشفيات المختلفة[16].

الضباط

ظل ضباط الجيش والبحرية يعملون بنظام الدوام غير الكامل لقرون طويلة. ويتم اختيار هؤلاء الضباط بوجه عام بسبب ثرواتهم، أو أوضاعهم الاجتماعية، أو صلات ذويهم، ويعاد الضباط بسرعة إلى المهن المدنية بمجرد انتهاء الحرب التي اشتركوا فيها. وفي عام 1670، حاول صموئيل بيبيس تطوير المؤسسة البحرية عن طريق إيجاد منهج جديد لاختيار البحارة الشباب وتدريبهم لأداء الخدمة البحرية. واختير الشباب الذين ينتمون إلى عائلات طيبة وعريقة والراغبين في الالتحاق بالبحرية بحرص شديد، ثم يرسلون إلى البحر تحت الرعاية الملكية «لتعلم الكثير عن أعمال الإبحار»[17]. وتتاح هذه الوظائف، التي يُشتغل بها تحت لقب مساعدي ضباط الصف، حسب تأثير نفوذ عائلات هؤلاء الشباب أو عملية الرشوة الصريحة لشراء هذه الوظيفة. وتكون مرتبة مساعد ضابط الصف البحري مرتبة متوسطة بين مساعد الضابط والضابط المفوض.

ولم يكن دقيقاً مفهوم مساعدي ضباط الصف البحري الذي يشير إليهم باعتبارهم فتية صغاراً. ويصعد بعض الفتية الذين تتراوح أعمارهم بين الثانية عشرة والرابعة عشرة على متن السفن باعتبارهم مساعدين لضباط الصف، غير أن غالبية مساعدي ضباط الصف تكون من الشباب في أواخر مرحلة المراهقة وبداية سن العشرين. ولمدة أربع سنوات، يتعلم مساعدو ضباط الصف البحري مهارات البحار العادي والمتميز، ويعملون بوظيفة العريف البحري (أو مساعد ربان السفينة) أثناء الرحلة لمدة عامين أو أكثر. كما يمكن لمساعد ضابط الصف البحري أيضاً التعلم في الأكاديمية البحرية الملكية لمدة ثلاث سنوات والانضمام لأي سفينة وأداء العمل البحري لمدة ثلاث سنوات إضافية. وفي أي من الحالتين، تؤدي سنوات الإعداد الست إلى تحويل مساعد الصف البحري الصغير إلى شخص أكثر نضجاً وخبرة. وفيما بعد، يخضع هؤلاء الشباب لاختبار مهاراتهم ومعارفهم وخبراتهم في محاولة للحصول على عمل.

«وعلى الرغم مما يتضمنه هذا النظام من مساوئ، فقد حقق نجاحاً كبيراً واعتُرف صراحة بنفوذ (الأسرة والمال).

ورغم ذلك، يتم اختيار مساعد ضابط الصف البحري بصرف النظر عن الميلاد أو الثروة وذلك من خلال اجتياز اختبار شامل وصعب يؤهله لنيل رتبة ملازم أول بحري[18].

ثم يُرقى الضباط فيما بعد بحسب الأقدمية ويُسلّمون قيادة السفينة بحسب الرتبة. ويسمح للنقيب البحري بالقيادة فقط للسفن «غير المصنفة» - بوجه عام المراكب الشراعية وحيدة الصاري التي تحتوي على 20 بندقية على الأكثر. وقد يُمنح المقدم البحري (نقيب بحري لم يُعيّن بعد) الرتبة السادسة أو رتبة عقيد بحري أو سفينة حربية أو أي سفينة صف.

وفيما يتعلق بالخدمة التجارية، يعتبر أي ضابط مسؤول عن قيادة السفينة البحرية هو «القبطان»، ويعرف الضابط البحري الحامل رتبة عقيد قديماً في الملكية البحرية بهذا الاسم، على الرغم من عدم مخاطبته بهذه الرتبة أبداً، وربما اشتقّت رتبة القبطان من الفكرة القائلة إن اسم الضابط قد نُشر فيما بعد على قائمة الترقيات تجاه رتبة الفريق. وقد يناط القبطان الأول بمسؤولية أكثر من سفينة في الأسطول فيمنح رتبة عميد بحري مؤقتاً، وتعد رتبة الفريق مثل رتبة ضباط سفن القيادة - وعلى ذلك يحق لهم رفع أعلامهم كما يُمنحون قيادة الأساطيل كافة أو جزء منها.

ولم يكن الترقي إلى رتبة فريق بحكم الأقدمية أمراً مؤكداً، فكان لابد من توافر السمعة الطيبة كقبطان ناجح وقائد جيد للبحارة. وقد نُقل بعض العاملين برتبة القبطان والذين أصبحوا غير قادرين أو عاجزين أو غير ملائمين إلى خدمة الشواطئ بنصف الراتب، ووضعوا برتبة فريق أول فقط حتى يتمكن كافة رتب القبطان البحري القادر أو الأكثر حظاً من تلقي أوامر على اعتبار أن كل واحد منهم فريق أول أثناء الرحلة. وكانت هناك ثلاث رتب للفريق الأول (عميد بحري ولواء بحري وفريق بحري) تُصوّر من خلال ثلاثة ألوان للأعلام، ألا وهي الأزرق والأبيض والأحمر بترتيب تصاعدي، على أن يكون الأحمر الأعلى مقاماً. ويسافر رتب الفريق مع الأسطول

على واحدة من سفنه مع علم السفينة حسب أوامر القبطان. وبينما يقود الفريق الأسطول، يكون «قبطان سفينة القيادة» مسؤولاً بالكامل عن سفينته، ويتم اختيار السفينة عادة من بين السفن الحربية الأكبر حجماً داخل الأسطول أو بسبب إعجاب الفريق بالقبطان والثقة فيه. في حال قام الفريق «بنقل علمه» (انتقل إلى سفينة أخرى)، تصبح السفينة والقبطان المسؤول عنها هي سفينة القيادة الجديدة.

وفي أواخر القرن السابع عشر، بدأ الضباط في البحث عن مهنة دائمة في البحرية. وبما أنه كانت هناك أعداد قليلة من السفن مقارنة بالعمالة الموجودة، وجد الضباط أنهم لا يمكنهم الاحتفاظ بوظائفهم وقت السلم، غير أن السفن الحربية تحتوي على أعداد كبيرة من الضباط: قبطان، ونقيب بحري، ونحو ستة من الحاملين لرتبة ملازم أول بري، واثنان من المشاة، واثنان من مساعدي ضباط الصف البحري اللذان تمت إجازتهما بعد الاختبارات ذات الصلة (ويعرف كل منهما فيما بعد باسم ملازم بحري) واللذان احتفظا بوظيفتيهما حتى اختيرا في سفينة أخرى. ويتناول هؤلاء العمال طعامهم معاً في جناح الضباط، كما تضم الحجرة مساعدي ضباط الصف: الجراح والقسيس والربان وضابط المحاسبة.

وبعد ضباط السفينة في المقدمة، يأتي مساعدو ضباط الصف الأقل رتبة مثل: عريف الملاحين، والمدفعي الأول، والنجار، ثم تأتي رتبة العريف البحري بعد مساعدي الصف البحري الذين لم يجتازوا بعد اختباراتهم، وهم آخر من يتم تمييزهم عن البحارة بالرتبة[19].

وتقوم البحرية بتشغيل نسبة أكبر من العمالة العاطلة مقارنة بتلك الموجودة على متن السفن التجارية متضمنة صانعي البراميل والأشرعة والحبال. وحيث لا ينضم هؤلاء العاملون إلى أي رتبة بحرية، فهم يشكلون طبقة مستقلة أكثر تميزاً بين التسلسل الرسمي لضباط السفينة مقارنة بأقرانهم المدنيين[20]. وتقوم كل طبقة بين طبقات ضباط السفينة بتأمين حقوقها وامتيازاتها خاصة في ظل أجواء الغيرة المستعرة بين تلك الطبقات وبعضها بعضاً، «وقد ترضى أي طبقة من طبقات الضباط بالقفز من فوق جانب السفينة في البحر ولا ترضى بالموافقة على اتخاذ أي إجراء مهما كان بسيطاً

يسعى للتغيير في نظام الحياة على متن السفينة بين تلك الطبقات»[21].

ويُشغّل العديد من ضباط البحرية بنصف الأجر الذي تدفعه الحكومة مقابل بقائهم على استعداد دائم لحين الحاجة إليهم، وقد ظل زهاء خمسة وعشرين بالمائة من هؤلاء الضباط يحصلون على نصف أجورهم حتى خلال وقت الحرب. وبما أنه لم تكن هناك قائمة بالأقدمية للرتب التالية لرتبة القبطان أو النقيب البحري، استمر كثير من الضباط الصغار على المعاش. وعلى العكس فقد استمر العديد من البحارة الذين كانوا بالفعل مسنين أو غير قادرين على الخدمة البحرية في الحصول على نصف أجر لعدة عقود. ورغم ذلك، قد يكون استمرار السلام لفترة طويلة كارثة حقيقية للرجال العاملين بهذا المجال من الناحية المادية والمهنية في حال عدم تمكنهم من الاشتغال بأي عمل آخر، وعلى ذلك كانت المحسوبية تلعب دوراً كبيراً في خدمة الأفراد. «لقد أدى نظام المحسوبية إلى مضاعفة حماس المستفيدين منه في سلوكهم لتبرير تعييناتهم، غير أنه تسبب في بقاء كثير من الضباط المهرة الذين لا يتمتعون بأي نفوذ من دون عمل أو ترقيات»[22].

مساعدو ضباط الصف

كان مجلس البحرية يقوم باختبار العمال وتعيينهم كمساعدين لضباط الصف على متن السفن البحرية. وهم لا يُقلّدون أي رتبة لكنهم يشغلون مناصب تشبه إلى حد ما مناصب العمالة العاطلة على متن السفن التجارية. ويأكل بعض مساعدي ضباط الصف في حجرة الطعام مع الحاملين لرتبة النقيب البحري والمشاة والقسيس، وتضم فئة مساعدي ضباط الصف ضابط المحاسبة والجراح وربان السفينة، في حين يعيش مساعدو ضباط الصف مثل عريف الملاحين والمدفعي والنجار، ويتناولون الطعام في مقدمة السفينة أو في الجزء الأمامي من غرفة المدفعية على متن السفن الأصغر حجماً. ويعرف مساعدو ضباط الصف في بعض الأحيان باسم المساعدين الدائمين، إذ يبقون عادة مع السفينة بتكليف أو من دون تكليف.

أما ضابط المحاسبة فهو أحد مساعدي ضباط الصف، وكان مسؤولاً عن ذخائر

السفينة غير العسكرية، كما كان يعد مسؤولاً من الناحية المادية عن توفير الأطعمة والمشروبات اللازمة للسفينة في حال تجاوز الخسائر في نهاية الرحلة للثُمن. ويعطي ضباط المحاسبة وزناً أقل من المشار إليه للشحنة عند التعامل مع المسائل المتعلقة بالتموين لتجنب هذه الغرامة. وتُشترى الإمدادات الأخرى من قبل ضابط المحاسبة من أمواله الخاصة التي ترد إليه فيما بعد بفائدة ثابتة لكل رجل يومياً.

وكان يُعيّن جراح على متن كل سفينة حربية، ولا يكون الجراحون أطباء بالضرورة ولكنهم يُختبرون فيما يتعلق بالخبرات الطبية من خلال لجنة مكونة من ثلاثة جراحين بالأسطول البحري، وذلك قبل الحصول على التراخيص الخاصة بممارسة المهنة. وعادة، يقوم الجراحون قبل تعيينهم على سطح السفينة بالعمل كمساعدين للجراحين (واحد إلى ثلاثة على كل سفينة).

ويطلق على البحار المساعد للجراح «مساعد جراح»، وكان يُدفع راتب شهري للجراحين بالإضافة إلى أجرة عن كل رجل على متن السفن يقومون بخدمته وإسعافه فيها. وعلى الرغم من ذلك، كان هناك عجز دائم في أعداد الجراحين، كما كانت هناك مكافأة سخية تُخصّص للخدمة في السفن الحربية من الرتبة الأولى إلى السادسة لجذب الجراحين للعمل على السفن. ويحصل الجراحون البحريون على رتبة مساوية لجراحي الجيش ويمكنهم أيضاً حمل سيف الضابط. وفي وقت المعارك، يعمل الجراحون بوجه عام في السطح الموجود فوق قاع السفينة أسفل خط المياه.

وفي البحرية، يكون ربان السفينة مساعدا لضابط الصف ويكون مسؤولاً عن ملاحة السفينة الحربية، وعلى ذلك يمنح الربان الحرية للقبطان البحري للتعامل مع الخطط والاستراتيجيات الملائمة للحروب. ويخدم عادة ربان السفينة الطموح كملاح ويُختبر من قبل القبطان البحري الأعلى ولجنة من ثلاثة أساتذة لتعيينه. ويعتبر ربان السفينة في قمة حياته المهنية ولا توجد رتبة أعلى من ذلك. ورغم ذلك، يسعى أي ربان للتعيين برتبة نقيب بحري آملاً أن يرتقي فيما بعد سلم الترقيات البحرية. ويقوم الربان بتوفير الرسوم البيانية والخرائط والوثائق، كما يحتفظ بالسجل الرسمي لسرعة السفينة.

ويعد العريف الملاحي أحد الضباط الدائمين على سطح السفينة. ويتمثل واجبه الأساسي في الإشراف على الأنشطة كافة التي تتم على سطح السفينة باستخدام صفارة في بعض الأحيان لتوصيل الإشارات لتتخطى ضوضاء الرياح والأمواج. ويعمل العريف الملاحي على تشجيع البحارة على أداء عملهم. وفي حال عدم قدرته على إقناع البحارة والعمال على سطح السفينة بأداء عملهم، قد يقوم العريف الملاحي أو مساعدوه باستخدام طرف الحبل أو نبات السلال لتحفيز البحارة على العمل بضربهم بتلك الأدوات، وعادة ما يتولى مساعدو العريف الملاحي عملية ضرب وتحفيز البحارة، هذا وتتضمن مسؤوليات العريف كذلك عملية الإشراف على عمل صانع الأشرعة وطاقمه.

ويخدم المدفعي على الأقل أربع سنوات يكون في إحداها عريفاً بحرياً. ويُختبر المدفعي من خلال مجموعة تضم ثلاثة من المدفعيين البحريين وأستاذ للرياضيات. وبينما يوجه الضباط عمل المدافع في المعركة، يتولى المدفعي عملية العناية بهم، ويقوم بإعداد خراطيش الذخائر لهم، كما يضمن التدفق السليم للبارود والقذائف لسطح المدفعية أثناء المعركة. ويحتاج المدفعي «إلى قليل من المؤهلات الاستثنائية، كأن يكون خبيراً في الرياضيات العليا، وكيميائياً متميزاً، وأستاذاً محترفاً في الحسابات المنطقية»، كما يحتاج أيضاً إلى «عدم الالتفات والاهتمام بشكل كلي لسلامته الشخصية». كما يكون المدفعي مسؤولاً عن اختبار جودة البارود التي تُجلب إلى متن السفينة. ويتعلق مجال عمله بمخازن الذخائر التي يُحفظ البارود فيها. وعادة ما يكسو قدمي المدفعي حذاء محشو وأدوات نحاسية لمنع أي تسرب إلكتروستاتيكي، بينما يقوم المدفعي ومساعدوه بتحضير ذخائر الأسلحة[23].

ولا يتميز النجارون على سطح السفن البحرية عن هؤلاء العاملين على سطح السفن التجارية عدا فيما يتعلق بالمعارك. ففي أثنائها، يفحص النجار دائماً ما إذا كانت السفينة تمتص المياه كما يجب، كما يقوم بسد الثقوب التي قد تصيب جسم السفينة من خلال السدادات الملائمة. ويقوم النجار بالإشراف على إصلاح أي دمار في الجزء العلوي من السفينة. ولدخول جسم السفينة، يستخدم النجار ومساعدوه

ممراً ضيقاً يسمي «ممشى النجارين» ويكون واقعاً بجوار جسم السفينة منفصلاً عن أسطح المدفعية. وتتوفر هذه البنية فقط في السفن البحرية الكبيرة فقط.

العريف البحري

قد تتم ترقية البحارة الأقوياء لرتبة عريف بحري في حال تمتعهم ببعض المهارات الخاصة وقدرتهم على تطويرها، وتوجد ثلاث فئات من رتبة العريف البحري، وأقل هذه الفئات هي العريف البحري، ويضم مساعد المدفعي وصانع البراميل وضارب البوق. وتضم الفئة الثانية عقيد الأجزاء العليا من السفينة والطهاة ومساعدي الحرفيين في السفينة. كما تضم فئة العريف البحري الأقدم صانعي الأشرعة وعاملي سد الشقوق على سطح السفينة ومساعدي الربان ومساعدي العريف الملاحي، ولم تُحدّد رتبة العريف البحري حتى القرن التاسع عشر.

مشاة البحرية

لم يكن مشاة البحرية مجرد بحارة ولم يُستخدموا في العمل على متن السفينة إلا للمساعدة في أداء الأعمال البسيطة التي لا تتطلب مهارة. ولمشاة البحرية ضباط محدّدون يجتمعون معهم في جناح الضباط. ويُدرّبون باعتبارهم مشاة حيث يلعبون غرضاً مزدوجاً بوجودهم على سطح السفينة، ويشكّل مشاة البحرية معظم الفرق التي تصعد إلى سطح السفن أو تهبط منها، كما يمثلون قوة جاهزة تنفصل عن البحارة والتي قد يستخدمها الضباط في فرض نظام معين على سطح السفينة ومنع التمرد بين أفراد الطاقم، ويقوم هؤلاء الأفراد بتوفير خدمة الحراسة على باب القبطان ومخازن الذخيرة وحجرة المشروبات والمخازن. وفي المعارك والحروب، يأخذ المشاة مراكزهم في أعلى السفينة حيث يقومون بالرماية باستخدام البنادق البحرية القياسية لإطلاق النار على العدو.

المجندون

في حين يتمتع الضباط ومساعدو ضباط الصف باتصال دائم مع البحرية، لا يُعتبر البحارة الذين يعرفون في بعض الأحيان باسم المجندين أعضاء في الخدمة البحرية على الإطلاق، لكنهم يعدون جزءاً من ملاحي السفينة، ولا يلتحق المشاة بالبحرية بالمعنى المعاصر للكلمة، بل ينضمون، أو يُجاز انضمامهم، للعمل على إحدى السفن ويظلون جزءاً من الطاقم حتى الموت أو التعرض للإصابة أو التسريح من الخدمة بعد إنهاء السفينة رحلتها أو إنهاء خدمته. وفيما بعد، يتحرك البحارة في راحة نسبية من سفينة لأخرى حسب الرغبة. ويُمنح كل من يلتحق بالعمل على السفينة رتبة من قبل النقيب الأول، وهو ما يُسجّل في دفتر الاجتماعات ويحدد بدوره رواتب البحارة وواجباتهم. ويمكن للقبطان ترقية أي بحار أو تخفيض رتبته في أي وقت.

وتُعد قدرة أي ضابط على جذب العمالة التي تتمتع بالقوة والمهارة إلى خدمته علامة واضحة على تاريخه المهني الناجح ووسيلة يمكن من خلالها لطاقم السفينة الموثوق الدخول ضمن ملاحي السفينة، حيث يعتبر الملاح الجيد والفعال «ملكية ثمينة تستحق رعاية جيدة وتتطلبها»[24].

وصرح قبطان بريطاني قائلاً: «لن أحتفظ يوماً- عن علم - بأي رجل يغمره الشعور بعدم الرضا على سفينتي، حتى لو كان أفضل بحار في العالم؛ فمن الأفضل أن يكون رجلاً عادياً راضياً ومسروراً بعمله ... ليمكنني أن أصنع منه بحاراً ناجحاً». وأدركت الخدمة البحرية هذه الأهمية فخططت لعمل البحارة قدر المستطاع تحت سلطة ضباط يجدون فيهم القدوة والمثل الأعلى[25].

ويفهم البحارة جيداً قدرة الضباط على مكافأة المهرة منهم وترقيتهم إلى رتبة عريف بحري - وهي رتبة جيدة في مجال الالتحاق بالعمل في البحار. وعلى سطح السفن الأمريكية، يفضل دائماً أن يكون ربان السفينة والضباط «من الولايات الجنوبية، والذين اعتادوا خلال سنوات خدمتهم على التعامل مع العبيد، ويكونون أبرز أفراد الطاقم: إذ تزيد احتمالات تحول القادمين من الولايات الشمالية إلى طغاة إذا منحوا السلطة». وثمة معتقدات مشابهة في هذا الصدد فيما يخص الضباط الأوروبيين الذين

ينتمون إلى أصول عريقة – مقارنة بالعمال المنتمين إلى طبقات غير مشهورة أو الطبقة الوسطى. ولم يثبت صدق أي من هذه المعتقدات أثناء التطبيق العملي[26].

وعادة ما يقترن أي اقتراح لإقصاء البحارة من سفينة سعيدة وإبعادهم عن ضباط محترمين إلى خلق نوع من الاحتجاج من جانب الطاقم، وعندما يغير النقيب السفينة، يودّ البحارة لو أمكنهم اصطحاب أكبر عدد ممكن من العمال الموثوق فيهم من طاقمهم السابق معهم. وقد كتب أحد الضباط: «لقد عانيت مشقة كبيرة حتى في تنظيم العمال وتحقيق التناغم بينهم على متن السفينة، وهو ما كان في غاية الصعوبة حين تعاملت معهم للمرة الأولى ... سيكون من الصعب إذن أن أفقد رجالي»[27].

وينتمي البحارة إلى فئة معينة من المجتمع تتمتّع بأسلوب حياة معين، إذ يقطن معظمهم بشكل عام بمحاذاة السواحل في بعض أجزاء المدينة الخاصة بهم. وكغيرهم من الفئات العاملة الأخرى، يتشارك البحارة بعض المواقف والتعبيرات بالإضافة إلى سمات معرفية معينة تخص حرفتهم. وتشير الأدلة التي يرجع تاريخها إلى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر إلى أن معظم أطقم السفن الحربية تتألف من شباب البحارة القادرين الأقوياء، الذين أعمارهم بين منتصف العشرينيات. وعلى سبيل المقارنة، فإن البحارة العاملين على أسطح السفن التجارية تبدأ أعمارهم من سن الثلاثين وينقسمون بين البحارة العاديين والأقوياء. وتعتبر الخدمة على متن السفن الحربية مرهقة للغاية، فعندما يتقدم عمال السفن الحربية في العمر تقل قدرتهم على جذب أصحاب السفن أو فرق التجنيد القسري للعمل. وللأسف، لم تكن هناك سوق وقت السلم لعمالة البحرية المدربة على الشدائد والمحن التي تواجه السفن الحربية. وعند تسريحهم، يُنقل البحارة من البحرية إلى السفن التجارية حيث تتنوع مستويات الأجور وتختلف من ميناء إلى ميناء ومن ربان سفينة إلى آخر.

ويتطوع أغلب المجندين للالتحاق بالبحرية بمحض إرادتهم لأسباب عديدة. فهم يتوقعون أولاً مكافأة جيدة عند التطوع للعمل علاوة على الحصول على أجور لمدة شهرين مقدماً. ولذلك، يستطيعون كسب عيشهم بشكل شهري والذي يدفع على الرغم من ذلك على نحو غير منتظم مما يؤدي إلى تراكم الأجور طالما كانت السفينة

في مهمة. وتتضمن أجورهم المأكل ولا تُطبّق أي خصومات عدا النفقات والتكاليف الخاصة بثياب الخدمة والتبغ. وعلى النقيض، كانت أكبر نقاط ضعف السفن التجارية تتمثل في المخاطر التي تتعلق بتلاعب الربان بالأجور من خلال الخصم التعسفي في الأطعمة أو الملابس المقدمة أو المطالبة بتعويض أيّ أضرار تلحق بالشحنة.

وتُدفع أجور طاقم السفينة بالعملة الإنجليزية، في حين تدفع أجور البحارة على متن السفن التجارية بالعملات الأجنبية أو الاستعمارية التي لا قيمة لها مقارنة بعملة البلاد. وقد كتب أحد البحارة في تلك الفترة قائلاً: «لقد أخذ القادة البحريون على عاتقهم الاحتفاظ بأموال جاك من أجله – وإبعاد النقود عن يده طوال الرحلة البحرية التي استمرت ثلاث سنوات... حتى لا تتسنى له الفرصة لإنفاق هذه النقود في اللهو في نهاية الرحلة. وعلى الرغم من أن هذا السلوك قد يبدو غير عادل، فقد كان من الممارسات والسلوكيات المتبعة في البحرية»[28].

ورغم هذه الشهادة، تمثلت الإجراءات المعتادة على متن السفن الحربية في دفع أجور الطاقم قبل تحرك السفينة وإبحارها. وقد قدم قانون البحرية الصادر عام 1728، وسيلة يمكن من خلالها للبحارة تحويل النقود إلى ذويهم من خلال وكلاء حكوميين مقابل بعض الرسوم إما عند دفع أجور بحارة السفينة أو كل ستة أشهر على سطح السفينة. وفي عام 1758، عُدّل ذلك القانون ليشمل آلية جديدة لتحويل النقود من دون دفع رسوم من خلال قنوات حكومية. وكان يطلب من العامل فقط توقيع مستند قانوني بسيط يحمل اسم المستفيد من تحويل النقود المرغوب نقلها إليه، وقد كانت لهذه الإجراءات ميزة تزيد من جذب العمال المتزوجين للعمل بالخدمة البحرية.

وبينما كانت الأجور البحرية زهيدة وغير جذابة مقارنة بالأجور الممنوحة على متن السفن التجارية، ظلت نقطة الجذب الأساسية للبحارة للتطوع في الحياة البحرية الأمل في كسب مكافأة. وعلى العكس من مراكب القرصنة المرتزقة حيث تذهب نصف قيمة السفن المخطوفة ونصف شحنتها إلى ملاك المركب، ففي معارك القرن الثامن عشر، كانت قيمة المكافأة بالكامل توزع على الآسرين. ويُحتفظ بثُمن قيمة الغنيمة للقائد العام، وربع قيمة الغنيمة للقائد، وثمن آخر من قيمة الغنيمة لربان

السفينة والنقباء، وثمن آخر للضباط وثمن آخر للعريفين، على أن يذهب الربع المتبقي للبحارة. وحيثما قل نصيب العامل من المكافآت مقارنة بارتفاع حصة الآسرين على السفن التي تضم عدداً أكبر من أفراد الطاقم، كان العمل على السفن الحربية الأسرع والأصغر حجماً أكبر قيمة. ففي السفينة الحربية التي تضم على متنها زهاء 140 بحاراً، يتوقع كل واحد منهم أن تبلغ حصته حوالي 0,02 بالمائة من قيمة المكافأة، وفي حين تبدو هذه الحصة بسيطة، فقد كانت أكبر من الحصة التي يتوقعها القراصنة المرتزقة الذين يعملون على متن سفن مشابهة. وعلاوة على ذلك، يحصل الموظفون البحريون على أجورهم وطعامهم وعلاجهم الطبي بالإضافة إلى المكافأة، وهو موقف غير معتاد بين القراصنة المرتزقة الذين يعيشون على نفقتهم الخاصة. وعلى ذلك، فلا داعي للدهشة من افتقار سفن القراصنة المرتزقة البريطانية لعدم رغبة كثير من البحارة للالتحاق بالعمل بها[29].

وقد خدم أيضاً عدد لا بأس به من الأجانب في البحرية الملكية كما كان الحال في معظم الجيوش البحرية في جميع أنحاء العالم. وتشير السجلات إلى أن الأجانب شكلوا ما يربو على عشرة في المائة من طاقم السفينة فيكتوري – «Victory» في معركة الطرف الأغر. وحدّدت خمس عشرة جنسية مختلفة على الأقل بين أفراد طاقم السفينة، الذي ضم أمريكيين وفرنسيين ورجالاً من الهند الغربية وروسيا. وقد شكل الأمريكيون عدداً كبيراً من الطاقم، إذ كانت إحدى الشكاوى التي تقدمت بها الولايات المتحدة الأمريكية، والتي أدت بدورها إلى نشوب حرب عام 1812، تتعلق بإكراه المواطنين الأمريكيين على العمل البحري. وخدم عدد كبير من السود في البحرية، وكان ذلك صحيحاً خاصة في البحرية الملكية التي جندت رجالاً من شتى بقاع الأرض في أسطولها الضخم.

التجنيد القسري

انقسم المؤرخون بالفعل حول عدد البحارة المتطوعين بمحض إرادتهم للالتحاق بالعمل البحري مقارنة بالمجندين الإلزاميين. وقد ذكر المؤرخ البحري إن.ايه.إم



اختيار طاقم الأسطول البحري، صموئيل كولينجز (رسم: جيه بارلو). يرجع تاريخ الصورة إلى 1 يونيو 1870، وتصور قسوة فرقة التجنيد القسري. المتحف الوطني البحري.

رودجر: «أثارت أوجه قليلة من تاريخ القرن الثامن عشر العاطفة عدا فرق التجنيد القسري»[30]. ويرجع أصل كلمة «قسر» إلى القرن الثالث عشر – غير أن أكثر مثال شائن لها – يعود إلى عهد قانون الحصة لعام 1795، حيث أجبر هذا التشريع كل مدينة في بريطانيا على توفير عدد من المجندين وفقاً لعدد سكانها وذلك لسد الحاجة إلى العمال الذين دعت الحاجة إليهم من جراء اندلاع الثورة الفرنسية. وقدمت السلطات المدنية منحاً ومكافآت وخففت عقوبات المجرمين والمدانين لتقديم الحصة المطلوبة من العمال، غير أن التجنيد القسري أثبت أنه كان ضرورة مع ذلك.

وكانت الخدمة القسرية غير شائعة لذلك ساد خوف شديد من فرق التجنيد القسري التي لاقت مواجهات دموية قاسية من العامة أثناء تأدية مهامها. ونُظّمت الخدمة القسرية من قبل القبطان أو المقدم البحري من المركز الموجود في قلب منطقة

الميناء البحري.

وتتكون فرق التجنيد القسري من مجموعة من البحارة المسلحين بالهراوات يرأسها نقيب بحري. وتقوم عنوة بخطف العمال الذين تتراوح أعمارهم ما بين الثامنة عشرة والخامسة والخمسين والذين لا ينتمون إلى طبقة «المتمرنين أو النبلاء». وكان البحارة التجاريون أفضل أهدافهم؛ بينما جُنّد عدد قليل جداً من العمال الذين يقومون بأعمال معتادة خارج البحر. ويُجنّد بعض العمال مباشرة من السفن التجارية الواردة قبل أن تقوم بعملية الإرساء، وقد اختار كثير من العمال الذين اختطفوا «التطوع» الحرّ للحصول على المكافآت المقررة[31].

وكان من الطبيعي أن تمتلئ البحرية في وقت الحرب برجال يتمتعون بقدرات بدنية مختلفة وينتمون إلى جميع الفئات العمرية. ورغم ذلك، لم تلق فكرة التجنيد القسري للمدنيين العاديين من مختلف شوارع المدينة من دون أي خبرة سابقة في هذا المجال قبولاً لدى رجال الحرب. وكان يصح وصف ضباط التجنيد القسري بالتهور الشديد في حال قيامهم بتجنيد رجال عاديين في الأعمال البحرية التي قد تتوقف عليها حياتهم فيما بعد إذا هم واجهوا موقفاً حرجاً في أثناء رحلتهم. أما المفهوم ذي الصلة الذي يشير إلى البحرية باعتبارها «نوعاً من معسكرات الاعتقال العائمة» كما صور العديد من الروايات والأفلام – فكان تافهاً للغاية[32]. وعلى الرغم من منح الحكومة حرية كبيرة لفرق التجنيد القسري في التصرف حسب رغبتها – شريطة الحصول على مزيد من العمال – فإن البحارة المجندين قسراً لم يعتقلوا ويجلدوا جلداً لكي يصبحوا مطيعين. بل جنّدت «سفن الاستقبال» – تتحرك ببطء حتى تصل إلى حوض الشاطئ في إنجلترا وفي بعض الموانئ الاستعمارية –العمال شرعياً وألحقتهم بالخدمة البحرية وأرسلت أنباء بذلك لأسرهم وذويهم[33].

ولجميع الأغراض العملية، كان بالطبع من الصعب جداً تحديد إذا ما كان عدم الرضا شعوراً يسود جميع المجندين قسراً أو حتى إذا كان جميع المتطوعين راضين عن وضعهم. واتضح تعسف نظام التجنيد القسري وقسوته وشدته بشكل كبير على المجندين، بيد أنه أدى إلى الوفاء باحتياجات البحرية من العمال. ولم يتمتع البحارة

داخل البحرية الملكية بالحق في إجازة مما صعب من مهمة فرارهم. وكان من الممكن «نقل» أطقم خدمة كاملة أو توزيعها على سفن أخرى، على الرغم من افتراض حدوث ذلك فقط في أحوال الطوارئ. وفي كل الأحوال، يُسرّح طاقم السفينة بأسره في مرحلة معينة، سواء أكانوا من المتطوعين أو المجندين إلزامياً، في نهاية رحلة السفينة حتى تكون الخدمة البحرية محدودة المدة[34].

الملابس

ملابس البحارة

لم تصدر السفن التجارية أو البحرية قط أمراً بتسليم ملابس للبحارة قبل القرن التاسع عشر، فقد جلب معظم البحارة على متن السفن التجارية عند تجنيدهم حقائب صغيرة تحتوي على ملابسهم الخاصة بهم.

«حمل البحار، الذي يرتدي البنطال المخطط والسترة القصيرة التقليدية، كل أمتعته الغالية ملفوفة في منديل قماشي»، بينما أتت الملابس البديلة من خزانة الملابس الرخيصة، فكانت بذلك إمدادات للأمتعة الشخصية يقوم ربان السفينة أو وكيله بشرائها والاحتفاظ بها من أجل بيعها للبحارة على أن تخصم من أجورهم[35].

وتجنبت القوات البحرية على مستوى العالم تخصيص زي رسمي للمجندين قبل منتصف القرن التاسع عشر، فلم يخصص للثوار الفرنسيين والأمريكيين زيّ رسميّ للبحارة الذين استخدموا ملابسهم الخاصة التي اختلفت حسب الجنسيات والأقاليم والميول الشخصية. وكان من المتوقع للبحارة في منتصف القرن التاسع عشر المحافظة على زي رسمي تخصم قيمته من أجورهم. واتخذ ذلك شكل ملابس العمل. وفي البحرية الأمريكية، ارتدى البحارة سترة زرقاء داكنة أثناء عملهم في البحر. وفي الموانئ، كانت السترة البيضاء الزي الرسمي، حتى أثناء العمل[36].

ومع ذلك مال مشاة البحرية إلى ارتداء سمات معينة تحدد هويتهم، ففضل البحارة البناطيل الطويلة الفضفاضة البيضاء أو المخططة. وحلت السترة العملية القصيرة



إعادة تمثيل لزي البحارة، ونرى هنا ملاحين يقومان بفك حبل من سطح السفينة على سفينة تجارية أثناء القرن السادس عشر. تصوير جيمس فولو.

ذات اللون الأزرق الداكن محل المعاطف القصيرة بمرور الزمن. وكانت تُرتدى هذه السترات مع صدرية وقميص أبيض مخطط أو مربعات.

كما وانتعلت الأحذية الجلدية السوداء على الشاطئ عند مغادرة السفينة، وانتشر كثيراً ارتداء القبعات المستديرة في تلك الفترة، وهي قبعات تصنع من الشعر أو القش أو قماش القنب السميك، كما تبطن بالقار أو تُلوّن لتصبح مقاومة للماء وتكتسب ثقلاً فوق الرأس، وانتشرت في تلك الحقبة أيضاً القبعات ذات القبة المنخفضة والحواف الرفيعة (التي تشبه القبعات المدنية الرفيعة) وذلك داخل القوات البحرية بقيادة الأدميرال البحري نيلسون، وكانت تصنع في بادئ الأمر من القبعات ثلاثية

الحواف، في حين لم تستخدم المناديل التي تشبه مناديل القراصنة والتي تعلوها قبعة ثلاثية الحواف إلا في الأفلام السينمائية بهوليوود حيث لم يشع استخدامها في الخدمة التجارية أو البحرية[37].

وأثناء العمل، لجأ البحارة إلى استخدام القبعات الصوفية أو العسكرية، كما ارتدوا التنورة أو ما يعرف بالبيتيكوت - «Petticoat» المصنوع من الكتان الطبيعي، والذي يكون على شكل بنطال واسع يشبه التنورة ويُرتدى من دون جوارب أو أحذية، واستمر ارتداء هذا الرداء القديم الذي عرف في بعض الأحيان باسم البنطال الفضفاض، حتى عام 1820 وكان يُرتدى فوق الملابس باهظة الثمن ويوضع مئزر من القماش الخشن فوق تلك الملابس لوقايتها والحفاظ عليها.

وفي الأجواء الباردة، تُرتدى المعاطف الرياضية أو سترات البحارة المصنوعة من الصوف أما المعاطف العادية والبلوفرات فكانت تصنع من القطن أو الكتان وتُرتدى في الجو الحار، وفي الأجواء الاستوائية، قد يمشي البحارة حفاة مرتدين القمصان والبناطيل الفضفاضة فحسب. وقد استخدم المعطف الكتاني المطعم في أنسجته بزيت بذر الكتان كرداء واق من المطر في الظروف الجوية القاسية، غير أن هذا الرداء استخدم على نطاق واسع في التخفيف من آثار الرياح والبرودة إذ كانت ملابس البحارة مبتلة دائماً بسبب طبيعة عملهم في ظل قلة الأمكنة على متن السفينة حيث تُجفّف الملابس.

ملابس الضباط

يعتمد مدلول الرتبة والملابس في أغلب الخدمات الأمريكية والأوروبية على طراز الأزرار وعددها وترتيبها وزخرفتها. وفي الخدمة التجارية، يرتدي الضباط ملابس أفضل مقارنة بالبحارة، غير أن ذلك يختلف من شخص لآخر بحسب الميول والأذواق الشخصية والموارد المالية. ويتم اختيار ملابس العديد من الضباط على متن السفن التجارية لتشبه تلك التي يرتديها الضباط البحريون، ولم يكن هناك معيار محدد لذلك، غير أنه لطالما كان من المفترض ارتداء ربان السفينة وضباطه ملابس أفضل من

تلك التي يرتديها البحارة. وكان للعمالة العاطلة طقم واحد من الملابس يرتدونه أثناء تأدية عملهم على سطح السفينة بالإضافة إلى بعض ملابس العمل، في حين يرتدي العريف البحري ملابس البحارة العاديين.

وتُرتدى الملابس البحرية للضباط حسب قواعد القيادة البحرية، ثم تغيرت هذه الملابس تدريجياً بمرور الزمن، إذ لم تكن تلك الملابس تقدم من قبل البحرية بل تُفصّل على يد الخياطين الذين حاكوا الزي الرسمي البحري الذي افتقر في بعض الأحيان إلى التناغم والانسجام. وفي بداية القرن التاسع عشر، وضعت القيادة البحرية البريطانية القواعد واللوائح الشاملة الخاصة بملابس البحرية، فتضمنت الأزياء الرسمية وغير الرسمية. وكانت جميع أزياء الضباط متضمنة الملابس الداخلية والصداري والقمصان والجوارب والمعاطف بيضاء. واكتست الأكمام وجيوب السترات الرسمية بثلاثة أزرار[38].

ووضعت الكتفيات التي تتميز بها السترات العسكرية في لوائح عام 1795 على الزي الرسمي فقط، وكانت توضع على كتفي العقيد الأقدم وعلى الكتف الأيمن فقط للقبطان الأول. ولم يرتد الضباط الذين لم يحصلوا على رتبة قبطان أي كتفيات، وهناك بعض الأدلة على ارتداء هذه الكتفيات بشكل غير رسمي في بداية عام 1783.

وفرضت البحرية الملكية استخدام هذه الكتفيات إذ اعتبرتها الدول الأخرى رمزاً للسلطة. ولم يشع استخدام هذه الكتفيات بين الضباط البريطانيين الذين اعتبروها «زينة فرنسية»[39].

وشابه الزي الرسمي للضباط الفرنسيين الزي الرسمي للجيش، فكان الأزرق اللون السائد للمعاطف الطويلة والقصيرة، كما ارتدى القادة الأحذية الطويلة ذات الرقبة والسراويل القصيرة في مختلف الأزياء غير الرسمية، بينما ارتديت الملابس الداخلية والسراويل القصيرة والجوارب والأحذية ذات الإبزيم الأبيض في الزي الرسمي، وحذت البحرية الأمريكية حذو البحرية البريطانية في معظم المجالات مع إدخال بعض التعديلات والتغييرات البسيطة في التفاصيل الخاصة بالألوان أو الزخارف المنقوشة على الأزرار. وقد أصدر الكونجرس القاري الأمريكي لأول مرة أمراً بتحويل

الملابس الداخلية وبطانات الملابس إلى اللون الأحمر، بيد أن معظمها غيّر إلى اللون الأبيض من خلال اللجنة البحرية برئاسة جون بول جونز[40].

وارتدى الضباط في البحرية الملكية معطفاً فاتح الزرقة يتميز بصف واحد فقط من الأزرار مع ياقة منخفضة وتسعة أزرار. وارتدى ضباط المحاسبة والجراحون وقادة السفن الزي الرسمي نفسه مع بعض التعديلات التي أدخلت على الزخارف المنقوشة على الأزرار، وسُمح للجراحين بارتداء سيوف الضباط.

ولم تصدر أوامر خاصة بالزي غير الرسمي الخاص بمساعدي ضباط الصف البحري الذين ارتدوا المعطف الأزرق الخاص بالضباط مع السراويل الرمادية والملابس الداخلية البيضاء. وتمثل الزي الرسمي في معطف أزرق يحتوي على صف واحد من الأزرار وياقة مرتفعة وأكمام زرقاء من دون طية صدر للسترة. وتحتوي الياقة على قطعة بيضاء صغيرة مزودة بزر واحد على حرفها الخلفي. ويحتوي المعطف على تسعة أزرار تفصلها مسافات متساوية، وقد سُمح لمساعدي الصف البحري باستخدام الخناجر أكثر من السيوف الطويلة. وقد ارتدى ضباط قادة السفينة معاطف تشبه المعاطف سابقة الذكر بيد أنها تختلف عنها فقط في وجود بعض الجيوب العريضة التي تزينت بشريط أبيض على أحرفها.

وتمثل زي القبطان البحري غير الرسمي في معطف أزرق يحتوي على صفين كاملين من الأزرار، على أن يكون هناك تسعة أزرار في كل جانب تفصلها مسافات متساوية للقبطان الذي شغل منصبه لمدة ثلاث سنوات. ولم تضم طية صدر السترة أية أشرطة لتزيينها، وكانت الياقة مطوية. والجيوب والأكمام زرقاء. وقد شابه الزي الرسمي ما سبق ذكره إلا أنه تضمن بعض الاختلافات البسيطة، من بينها ياقة زرقاء عالية وطيات بيضاء للسترة مع أشرطة ذهبية للزينة، علاوة على تسعة أزرار تفصلها مساحات متساوية على كل جانب، وأكمام بيض وخطين للزينة حول هذه الأكمام، بالإضافة إلى وجود جيبين عريضين لمن يشغل رتبة قبطان أول - وجيب واحد للقبطان.

كما كان الزي الرسمي للنقيب البحري عبارة عن معطف أزرق يحتوي على

صفين من الأزرار التي اصطفت في مواجهة بعضها بعضاً، علاوة على وجود ياقة عالية وتسعة أزرار. وامتزج اللونان الأزرق والأبيض في الجيوب والأكمام وطيات السترة والياقة. أما الزي الرسمي، فكان مماثلاً لزي القبطان من دون أية أشرطة للزينة.

وتكوّن زي العقيد البحري غير الرسمي من معطف أزرق يحتوي على صفين من الأزرار، كما كانت الأكمام والجيوب العريضة زرقاء عليها ثلاثة أزرار وعقد. ولم يحتو المعطف على أي أشرطة للزينة، عدا تسعة أزرار تفصلها مسافات متساوية بالنسبة للعقيد البحري، وثلاثة أزرار بالنسبة للعميد البحري، وعشرة بالنسبة للواء البحري. ولم يُزوّد الزيّ غير الرسمي بالكتفيات، كما اعتمدت الأزياء الرسمية على المعاطف الزرقاء التي تحتوي على صف واحد من الأزرار والتي تغلقها الخطافات. وكانت ياقة الزي زرقاء مزينة بشريط ذهبي، كما احتوت طية السترة على بعض الشرائط الذهبية وتسعة أزرار وعقد تفصلها مسافات متساوية على كل جانب من جانبي المعطف. وكانت الأكمام بيضاء محلاة ببعض الشرائط: شريط واحد للعميد واثنان للواء وثلاثة للأدميرال. ووضعت كتفيات تدل على القيادة البحرية فوق الكتفين.

واستبدلت قبعات الضباط ثلاثية الحواف بقبعات ثنائية الحواف (مقدمة ومؤخرة). واحتوت معظم القبعات على بعض الأشرطة للزينة، وانتعلت الأحذية ذات الإبزيم مع كافة الأزياء الرسمية وغير الرسمية. وفضل الملازمون انتعال حذاء برقبة طويلة أثناء العمل، كما سمح لجميع الضباط فوق رتبة ضباط الصف البحري باستخدام السيوف. كما حُملت «السيوف الصغيرة» في المناسبات الرسمية واستخدمت سيوف القتال في البحر فقط. ولم تصدر لوائح وقوانين خاصة بالسيوف قبل عام 1805. وفيما بعد، لم يُسنّ استخدامها بصرامة، إذ توقفت جودة الإبزيمات والسيوف على القدرة المادية للضباط. وكان من المهم جداً للضباط الذين يشغلون رتباً أقل درجة الاهتمام بعدم إغضاب الأعلى منهم والإساءة إليهم من خلال الظهور بمظهر يدلّ على التفاخر الشديد بزيهم[41].

الحواشي

1. ريتشارد هنري دانا الابن، صديق البحار: رسالة حول عمل البحارة العملي

(1879؛ إعادة الطبع، مينيولا، نيويورك، دوفر، 1997) ص. 160.

2. المصدر السابق، ص. 131 – 132.
3. المصدر السابق، ص. 137 – 138.
4. المصدر السابق، ص. 146 – 153.
5. المصدر السابق، ص. 154 – 158.
6. المصدر السابق، ص. 169.
7. المصدر السابق، ص. 158 – 163.
8. إن إيه إم رودجر، العالم الخشبي: تحليل البحرية الجورجية (نيويورك: دابليو دابليو نورتون، 1996) ص. 27.
9. صموئيل دابليو برايانت، البحر والنجوم: التاريخ البحري للشعب الأمريكي (نيويورك: توماس واي كراويل، 1967) ص. 242.
10. رودجر، ص. 40.
11. دانا، ص. 164.
12. المصدر السابق، ص. 166.
13. المصدر السابق، ص. 166 – 167.
14. جوان درويت، سفن النساء: زوجة القبطان على متن السفينة التجارية أثناء الرحلة (نيويورك: سايمون وشاستر، 1998) ص. 138.
15. كان الفريق البحري الأخير الأمير جورج أمير الدانمارك (1709).
16. نيكولاس بليك وريتشارد لورنس، الكتاب المصور للقوات البحرية بقيادة نيلسون (ميكانيكسبرج، بنسلفانيا: ستاكبول، 2000) ص. 8 – 14.
17. جون لافين، البحارة: قصة البحار البريطاني (لندن: كاسيل، 1969) ص. 131.
18. فيليب هايثورنويت، القوات البحرية بقيادة نيلسون (لندن: دار أوسبري للنشر، 1993) ص. 7.
19. براينت، ص. 242 – 243.
20. رودجرز، ص. 113.

21. براينت، ص. 242 – 243.
22. هايثورنويت، ص. 7.
23. الرفيق العملي للمدفعي البحري: مقدمة لفن المدفعية؛ لويليام ماونتن، أستاذ الرياضيات، لندن، 1747. مأخوذ عنه في برترام ليبينكوت، الهنود، المجندين والمجتمع الرفيع (نيويورك: شركة جيه بي ليبينكوت، 1961) ص. 200.
24. رودجرز، ص. 122.
25. مأخوذ عنه من المصدر السابق، ص. 163.
26. براينت، ص. 242 – 243.
27. رودجر، ص. 121 – 122.
28. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 202.
29. رودجرز، ص. 129.
30. المصدر السابق، ص. 164.
31. هايثورنويت، ص. 9 – 10. يقول رودجرز «اضطرت المحكمة البحرية إلى توبيخ الضباط بعد قبول «متطوعين» ومنحهم مكافآت بعد تجنيدهم قسرا». (انظر رودجرز، 163).
32. رودجر، ص. 137.
33. وُجدت سفن الاستقبال في جرافسيند، في جريت يارموث، ليث، جرينوك، ليفربول، بريستول. كما اتخذت مواقع لها في أيرلندا ومالطا وبومباي وجامايكا. لمزيد من المعلومات والتفاصيل، انظر رودجر، ص. 163 – 182؛ براينت، ص. 148 – 151؛ لافين، ص. 34 – 46.
34. رودجر، ص. 137.
35. آلان فيلير، العمال والسفن والبحر (واشنطن، حي كولومبيا: الجغرافيا الوطنية، 1973) ص. 184.
37. للمهتمين بالحصول على تفاصيل دقيقة حول الملابس والأزياء البحرية، يقترح

المؤلفان مجموعة من الكتب العسكرية الصادرة عن دار أوسبري للنشر بلندن، إنجلترا. انظر فيليب هايثورنويت، القوات البحرية بقيادة نيلسون، وجنود البحر التابعين لنابليون لكل من رين تشارتراند وفرانسيز باك (لندن: دار أوسبري للنشر، 1990).

38. كانت السراويل القصيرة ذات لون أزرق داكن قبل عام 1774. وفيما بعد، تحولت إلى اللون الأبيض.

39. هايثورنويت، ص. 18 – 19.

40. ناثان ميلر، ابن المجد: التاريخ البحري للثورة الأمريكية (أنابوليس، ماريلاند: نيفال إنستيتيوت للنشر، 1974) ص. 373 – 374.

41. هايثورنويت، ص. 22 – 23.

الفصل السادس

بيئـة السفـينة

يجد أي عامل على متن السفن الحربية، عند النزول لأسفل، سطح السفينة مبتلاً موحلاً، فيضطر إلى التحرك صعوداً وهبوطاً بعد الخوض المستمر في بركة صغيرة من الوحل والرواسب خلال الساعات الكئيبة لنوبة حراسته.

تشارلز نوردوف، 1884

الإقامة على متن السفينة

قد تتنوع أجواء العيش والإقامة على متن السفينة بين مجابهة البرودة والبلل في آن وتحمل درجة الحرارة والرطوبة المرتفعة في آن آخر. وتقع الغرف الخاصة بإقامة البحارة على متن السفن التجارية في أعلى مقدمة السفينة، إذ يُخصّص باقي أجزاء السفينة لتخزين البضائع القيمة. وينام المجندون ويأكلون على سطح المدفعية، حيث يمكن فتح منافذ إطلاق المدفعية لتهوية المنطقة، في حين يفتقد السطح المتواجد فوق قاع السفينة، وعنبر البضاعة، للتهوية المباشرة. وتُطهّر جميع السفن بالبخار على نحو منتظم ودقيق من خلال حرق الكبريت، كما تُغسل الأسطح السفلية من حين لآخر بالخل، وهو ما يضيف روائح جديدة إلى رائحة قماش القنب المبلل والقار ومياه البحر الراكدة والخشب المتعفن. وقد تتحول الحياة إلى شبه مستحيلة بسبب الحركة المستمرة للسفينة إما بالاندفاع في أمواج المحيط العارمة أو الخوض في غمار العواصف



يتمثل مصدر الضوء الوحيد في الغرفة المخصصة لنوم القبطان في كوة صغيرة. صورة جيمس فولو.

الشديدة[1].

وتتنوع الظروف والأحوال التي يعيش فيها عمال البحرية بحسب رتبتهم ونوع السفينة التي يعملون فوق سطحها. ودونما شك يحصل الفريق والقبطان على أفضل مستوى إقامة على متن السفينة، في حين تقدم السفن الأصغر حجماً عدداً أقل من مساحات الإقامة حيث تُوفّر كبائن أصغر حجماً مقارنة بالسفن الكبرى. وفي حال السفن التي تتضمن أربعة وسبعين مدفعاً، يخصص للعقيد حجرة صباحية تحت سطح مؤخرة السفينة والتي تنفتح على رواق مؤخرة السفينة وتتضمن رواقين للسكن، يخصص أحدهما لدورات المياه.

وأمام ذلك، تقع قمرة النوم الخاصة بالقبطان، وحجرة تناول الطعام التي تعرف باسم الحافلة. وبالتحرك قدماً بمحاذاة أماكن المعيشة هناك قمرتان مخصصتان لكاتب القبطان وربان السفينة. وينام الضباط في قمرات بعيداً عن حجرة الطعام الموجودة في المساحة القائمة على السطح الرئيسي للسفينة أسفل القمرة الصباحية. وتعد هذه القمرات صغيرة للغاية وتكون مزودة بمساحة فقط من أجل خزانة السفينة وكوخ أو



كانت منطقة أعلى مقدمة السفينة للسفن التجارية ضيقة ومبتلة وباردة، غير أنها كانت أكثر راحة من أماكن الإقامة المخصصة على متن السفن الحربية. صورة جيمس فولو.

أرجوحة شبكية. ويستقر الجراح وضابط المحاسبة عادة فوق السطح القائم فوق قاع السفينة، في حين يقيم الضباط الأقل رتبة فوق السطح الرئيسي في قمرات تقع أسفل القلعة الأمامية.

وبالنسبة للعاملين على متن السفن التجارية، يحتشد رجال الطاقم داخل القلعة الأمامية، أو يتواجدون في المساحة الموجودة فوق السطح المنخفض المفتوح للسفينة حيث يلتفون بالبطانيات. وفي السفن الحربية، حتى الصغيرة منها، هناك شك بإمكانية أن يتمتع الطاقم بالرفاهية بين أسطح السفينة المثقلة بالمدافع. «ويجد أي عامل على متن السفن الحربية، عند النزول لأسفل، سطح السفينة مبتلاً موحلاً، فيضطر إلى التحرك صعوداً وهبوطاً بعد الخوض المستمر في بركة صغيرة من الوحل والرواسب خلال الساعات الكئيبة لنوبة حراسته»[2].

ويعلق المجندون أرجوحاتهم الشبكية بين البنادق عند النوم، ويمنح كل مجند رقماً للأرجوحة يجده «بين الأرقام الرقيقة المحفورة فوق الخطافات، في العوارض الخشبية وسقف السطحين المنخفضين». ولا يخصص أكثر من 14 بوصة لكل مجند، ويمتلك

عدد قليل من البحارة العاديين صناديق المتعلقات الشخصية داخل السفينة، غير أن مجموعة من الجنود أو البحارة يمكنهم مشاركة واحدة من تلك الخزائن، وتأكل كل مجموعة تضم من ستة إلى ثمانية بحارة من قِدر واحد موضوع على منضدة معلقة من العوارض الخشبية المثبتة في سطح مائل في المساحة القائمة بين المدافع، في حال وجودهم أسفل السطح، أو في مربع من القماش المشبع بالزيت، وذلك في حال السماح لهم بالتواجد على سطح السفينة. وعادة، يقوم هؤلاء بالجلوس فوق صناديق متعلقاتهم الشخصية أو يدفعون للنجارين من أجل بناء زوج من المقاعد الطويلة للجلوس عليها إلى الطاولة.

وعند السماح لهم بالتصرف، تُستبدل الطاولة والمقاعد الطويلة والصناديق والممتلكات الخفيفة للعاملين، المحفوظة في حقائب الجنود على متراس السفينة، حيث تُلف في الأرجوحات الشبكية وتوضع داخل السطح المتواجد فوق القاع أو عنبر البضائع. وعلى متن السفن الحربية، وحيث توجد مساحة قليلة في العنبر، تُلفّ الأرجوحات الخشبية وتطوى وتوضع في شبكاتها المخصصة بمحاذاة سور السطح العلوي للسفينة، وهي بعض الأنشطة المطلوبة من أجل تنظيف السفينة[3].

وتزود غرفة تناول الطعام بدورتين للمياه من أجل الضباط في أروقة الإعاشة. وأمام القلعة الأمامية على أي منصة فوق العمود الموجود في مقدمة السفينة توجد دورات المياه الخاصة بطاقم السفينة، كما يوجد هناك أيضاً كوخان شبه دائريين يستخدمان كدورتين للمياه لمساعدي ضباط الصف، وفي بعض الأحيان لمن يحملون رتبة العريف البحري. وتعتبر دورات المياه كافة على سطح السفينة عبارة عن فتحات بسيطة محفورة في مقاعد خشبية ثقيلة حيث تقوم بالصرف مباشرة في البحر، وتتيح هذه المرافق في أروقة الإعاشة، التي تشبه دورات المياه الصغيرة، بعض الخصوصية، غير أن دورات المياه القائمة في مقدمة السفينة تكون مفتوحة بشكل كبير على عوامل الرياح والجو ورذاذ البحر المتناثر.

الطعام

عند تجهيز السفينة للانطلاق في أي رحلة بحرية، ينخرط القبطان أو ربان السفينة في عمل أو آخر. ويكون الضابط الجيد معتاداً على هذه المهام كافة، ويحاول الاستمرار في علاقة طيبة مع ضباط موضع بناء السفن. وكانت أهم الأعمال شراء المؤن وتخزينها لطاقمه من أجل رحلة بحرية مطولة، حيث تمثلت المطالب الأساسية في الحصول على الطعام والشراب الذي لا يفسد لفترة طويلة ولا يفقد قيمته الغذائية ليوفر مقداراً كافياً من السعرات الحرارية وكمّاً متوازناً من الفيتامينات.

وتضم المجموعة الواحدة من البحارة من ستة إلى ثمانية رجال، ويعرض تشارلز نوردوف وجهة نظر العامل البحري فيما يتعلق بتفاصيل تناول الطعام أثناء الرحلات البحرية قائلاً: «حين يُقرع الجرس ثماني مرات، يجتمع أفراد الطاقم لتناول وجبة الإفطار. ولقد وجدت مجموعتي بسرعة مجتمعين في مكان المجموعات فوق السطح الأساسي. وقدم لنا طاهي المجموعة القدر المخصص المسموح به من القهوة مع بعض قطع البسكويت واللحم المملح وهي مكونات وجبة الإفطار». ولا يقوم طاهي المجموعة بالطهي، غير أنه يتسلم المؤن قبل طهيها ويسلمها لطاهي السفينة ثم يستردها من أجل أفراد مجموعته[4].

ويتكون المصدر الرئيسي لغذاء القمح بالنسبة للبحارة في نصف الكرة الغربي من قطع البسكويت أو خبز السفينة، الذي عرف بأنه غير جيد بسبب صلابته الشديدة، فلم يشبه البسكويت أو الخبز العادي في شيء. وكان البسكويت البحري المصنوع من الدقيق والقليل من الملح مع إضافة قدر كاف من المياه اللازم لصنع العجين يخبز في مربع صخري يصل حجمه إلى 4 بوصات مربعة ويصل سمكه إلى نحو نصف بوصة. وتعين على البحارة نقعه في المشروبات كي يتمكنوا من تناوله في وجباتهم أو قضمه من الأحرف الخارجية. وعندما تقل جودة البسكويت البحري، يكون صلباً جداً لدرجة تزيد من صعوبة تناوله أو متعفناً ورطباً، كما احتوى في بعض الأحيان على سوس الفاكهة أو اليرقات، التي يمكن التخلص منها عبر تحميص البسكويت أو كسره في أحد الأكواب الكبرى التي تحتوي على سائل لفصل هذه الحشرات ونزعها

خارجاً. ويحتوي البسكويت البحري عموماً على فائدة غذائية كبيرة عند تناوله إلى جانب أطعمة أخرى، ويمكن لأي رجل الاستمرار ومواصلة العيش بتناول ثلاث قطع يومياً من البسكويت.

وعند مغادرة الميناء، قد تحمل السفينة «مخزوناً من اللحوم والخضراوات الطازجة التي تكفي الطاقم لمدة يومين، تُقدّم بعدها المؤن البحرية. وتتكون المؤن البحرية المعتادة من رطل ونصف من البسكويت بشكل يومي (من ثماني إلى عشر قطع من البسكويت) ومكيال من الفول ثلاث مرات كل أسبوع، وثلاثة أرباع رطل من الأرز مرتين كل أسبوع، وربع رطل من الزبد والجبن (في حال كان متاحاً) ومكيال من المولاس والخل مرتين في الأسبوع، وحصة يومية من القهوة أو الشاي أو الكاكاو، ورطل ونصف من اللحم البقري أربع مرات أسبوعياً، ورطل وربع من لحم حيواني ثلاث مرات أسبوعياً، ونصف مكيال من المشروبات الروحية مرتين يومياً في الإفطار والعشاء». وباستثناءات قليلة، حافظت القوات البحرية الأوروبية على نظم غذائية مشابهة لهذه النظم خلال تلك الفترة[5].

ويمكن ضرب مثل بالمؤن اللازمة للرحلات البحرية الطويلة بتلك المؤن المطلوبة لإعداد سفينة الباونتي لرحلة بحرية فردية تستغرق ثمانية عشر شهراً إلى المحيط الهادئ. وتعد الباونتي سفينة حربية ذات أربعة أشرعة مزودة بأسلحة خفيفة ومجهزة لحمل مائتين وثلاثين طناً. واعتقد القبطان ويليام بلاي أن السفينة مزودة بعدد أكبر من اللازم من الصواري مع صغر حجمها الشديد بالنسبة للطاقم المكون من ستة وأربعين رجلاً. وتتكون المواد الغذائية على نحو أساسي من البسكويت، كما تُجلب بعض البراميل التي تحتوي على اللحم البقري المملح، والبسلة المجففة، والملت، والشعير، والقمح، ودقيق الشوفان، والكرنب المخمر، والمشروبات المسكرة، ومشروبات الشعير والنبيذ والماء إلى سطح السفينة. وأخيراً، تتوافر أيضاً بعض الأطعمة الخفيفة للضباط على متن السفينة. ويقوم النجارون ببناء أقفاص صغيرة للماشية والطيور مثل الدجاج أو عدد قليل من الخراف. وتُجلب أيضاً أنواع صلبة من الجبن إلى السفينة، وتُستبدل المؤن في محطات توقف السفينة أثناء رحلتها.



يقوم طاهي السفينة بإشعال النيران في مطبخ السفينة ويجلس بجوارها، وهي صورة مكررة من السفن التجارية خلال القرن السادس عشر. ويتمثل الوقود المستخدم على متن هذه السفن في الفحم الحجري. صورة جيمس فولو.

وذكر أحد البحارة الأمريكيين المعاصرين: «كل فرد على متن السفينة من القبطان إلى الصبية الصغار، مسموح له بتموين واحد كل يوم قيمته ستة دولارات شهرياً. وفي هذا الوضع، لا تشكل الرتبة أي اختلاف حيث يتمثل الفارق الوحيد في السماح للضباط بوقف الحصول على التموين المخصص لهم والحصول على قيمته نقداً، حيث يستخدمون هذه النقود إلى جانب أموالهم الخاصة في توفير اللحوم اللازمة لهم». ويمكن للبحارة شراء الفاكهة والخضراوات وغيرها من المواد الغذائية من القوارب الصغيرة التي تقوم بتوصيل المؤن إلى السفن في الموانئ. ورغم ذلك، تعين على

البحارة «الالتزام بأخذ المؤن المقدمة من الحكومة»، وكان من المتوقع منهم الحفاظ على حياتهم بتناول نظام غذائي يومي من اللحوم المملحة والبسكويت والمشروبات الروحية (المشروبات المسكرة والمياه) والشعير والنبيذ[6].

المياه

تعتبر السوائل الطازجة ضرورة ملحة على متن جميع السفن، وكانت جميع أنواع السوائل مسألة مهمة أثناء عملية الإبحار ما عدا المياه غير الصالحة للشرب في الظروف العادية. وتعد مشروبات الشعير والمشروبات الروحية أكثر صحة وفائدة، كما يعتبر النبيذ المشروب الأفضل للحفاظ على صحة الطاقم في المناطق الاستوائية. ويترك تحديد المقدار اليومي المسموح به من السوائل لتقدير القبطان، غير أن العادة جرت على السماح بجالون لكل رجل على متن السفينة يومياً. ويحصل كل ضابط على جالون من المياه لاستخدامه الخاص، كما يُسحب ما مقداره باينت (وحدة تعادل نصف اللتر تقريباً) إضافي لعملية غسل الملابس من خلال مشرفي الضباط. ويحصل الرجال على ثلاثة باينت بشكل مباشر (مطروحة منه الكمية المستخدمة في المشروبات الروحية) وباينت للطهي يستخدمه الطاهي لكل رجل في المجموعة. ويخصص للمرضى كمية إضافية صغيرة أثناء المرض، كما يُوفّر قدر كاف من المياه للماشية والطيور لإبقائها حية على متن السفينة. ويُحفظ سجل دقيق باستخدامات المياه في سجل الرحلة البحرية مع تسجيل الكمية التي تُنقّى وتُبخّر بالغليان والتسخين[7].

وكان في وسع السفينة باونتي حمل اثنين وأربعين طناً من مياه الشرب في خزاناتها خلال المحطة الأولى من رحلتها من إنجلترا إلى جزر الكناري. وعلى الرغم من عدم وجود أي نقص في المياه، أمر القبطان بلاي، مثله في هذا كمثل أي قبطان مخضرم، بفتح مظلات النوافذ لحفظ مياه الأمطار، فملأ منها براميل كبيرة بالمياه الطازجة، بدلاً من خلط هذه المياه بالمياه الراكدة في خزانات السفينة. وسجلت السفينة الحربية الحاملة لاثنين وأربعين مدفعاً مع طاقم مكون من مائتي فرد حملها لمائة وطنين من المياه، مع استخدام اقتصادي منظم لهذه الموارد على مدار اثني عشر أسبوعاً.

ووصف جندي المشاة تشارلز نوردوف مهمة تولي مسؤولية المياه في ميناء خارجي قائلاً: «لعدة أيام متتابعة، تُوظّف الآن القوارب الأكبر حجماً في جلب المياه وبعض المؤن، فتُجلب المياه في براميل كبيرة تُجرّ فارغة إلى الشاطئ، ولكنها تُغلق وتوصد بإحكام شديد، ثم تُحمل إلى الأماكن المخصصة لتخزين المياه وتحريكها إلى أسفل باتجاه حافة المياه وربطها معاً على شكل طوف ليسهل جرها. وتقوم الجهات المسؤولة عن تزويد المياه، والتي تتكون من أطقم الزوارق البخارية والقوارب الصغيرة، بمهامها باعتبارها الوحيدة المخولة بين الملاحين النزول إلى اليابسة»[8].

داء الإسقربوط

تسببت الحاجة في تقديم مواد غذائية صالحة للاستهلاك لفترات طويلة من الوقت في أي عهد من دون حفظها في الثلاجات إلى منح كميات كبيرة من الأطعمة الجافة أو المملحة للبحارة. ويؤدي اتباع هذه الأنظمة الغذائية على نحو مستمر في نهاية الأمر إلى معاناة البحارة من بعض الأمراض الخطيرة، يعد أخطرها مرض الإسقربوط. وعادة ما تبدأ الإصابة بهذا المرض مع بداية الرحلات البحرية الطويلة حتى ظن بعضهم أن التعرض للمرض ينحصر في السفن العاملة داخل البحار. «ينظر إلى البحر باعتباره عنصراً غريباً وعدائياً وغير طبيعي وغير صحي للبحارة، ومن اعتاد على البحر من أجل تحقيق مكاسب عليه الاعتياد على مواجهة أخطاره الكامنة ودفع الثمن». وقد عومل هذا المرض على أنه مرض ينشأ في الأصل من جراء التعرض للمواد التي تحتوي على نسبة عالية من الأملاح والمياه الملوثة. وفي واقع الأمر، يعود السبب الأساسي في الإصابة بمرض الإسقربوط إلى نقص فيتامين سي، الذي يمكن تعويضه من خلال تناول الخضراوات والفواكه الطازجة في ظل هذا النظام الغذائي المتبع عند العمل على متن السفن في البخار[9].

ويعد داء الإسقربوط واحداً من أصعب الأمراض التي تؤدي إلى إضعاف الجسم بشكل واضح، حيث يتسبب في الوفاة في حالة عدم علاجه. وقد عانى ويليام هاتشنسون الآثار المدمرة لهذا المرض في عام 1739 وعاش ليكتب عنه بالتفصيل

فقط بسبب وصول سفينته إلى أحد الموانئ حيث يمكن جلب المؤن والمواد الغذائية الطازجة. وتعكس أفكار هاتشنسون واعتباراته العديد من المفاهيم الخاطئة المحيطة بأسباب نشأة المرض، غير أن وصفه الدقيق للأعراض يعد واحداً من أهم البيانات المدونة لهذا المرض والتي يعود تاريخها إلى القرن الثامن عشر.

«بعد حوالي أربعة أشهر على مرورنا من داونز وبعد تناول وجبة إفطار شهية من اللحم البقري المملح، وجدت نفسي أعاني آلاماً مبرحة أسفل الجانب الأيسر من الصدر، وهو المكان نفسه الذي شعرت فيه بآلام مبرحة في أوقات سابقة. ومنذ هذا الوقت زادت أعراض داء الإسقربوط، كما كان الحال بالنسبة لآخرين، ولاحظت التزامهم بالبقاء في الأرجوحات الشبكية الخاصة بهم مع تحول لون الإبطين وباطن الركبة إلى اللون الأسود وتيبس الأطراف وتورمها، علاوة على وجود بعض البقع الحمراء حتى قضوا نحبهم ... لذلك، كافحت المرض وواجهته بشدة حتى تطور في شكل كبير فحول لون الإبطين وباطن الركبتين إلى اللون الأسود من دون وجود أي أورام، فأصابني ضعف وهزال شديدان حتى إنني بدأت أفقد أسناني على نحو مستمر، وتورمت اللثة العليا والسفلى وتخثرت فشابهت مادة الجيلي الهلامية، ثم أخذت تنزف إلى الحد الذي أجبرني على الجلوس والإبقاء على فمي مفتوحاً أثناء الاستلقاء على أحد جانبي الأرجوحة الشبكية كي أتمكن من إخراج الدم بسهولة من فمي والحفاظ عليه من التجلط والتخثر والاختناق ... ومع جلب بعض المؤن والأغذية الطازجة والأعشاب بدأت في التعافي وعدت إلى سطح السفينة خلال ثمانية عشر يوما»[10].

وتم استخدام الحساء الجاف، الذي اعتبر في وقت من الأوقات بديلاً مقبولاً للخضراوات والفواكه الطازجة، في محاولة لمنع الإصابة بداء الإسقربوط. وفي مايو 1744، قاد العميد كورتيس بارنيت أسطولاً يضم أربع سفن مسافرة من إنجلترا إلى شرق الهند. وفي أغسطس، مع اقتراب السفن من رأس الرجاء الصالح، كتب خطاباً يصف فيه هذا المعجون المستخدم في اتزان النظام الغذائي لأفراد طاقم السفينة قائلاً: «أخذت على عاتقي إصدار الأوامر الخاصة بسلق باينت من البازلاء أيام الاثنين لتحضير وجبة

العشاء، مع السماح بتناول ربع جالون من القمح أيام الأربعاء، وذلك لتحضير ثلاثة أنواع من التوابل، حتى يتناولها البحارة في وجبة الإفطار أيام الاثنين والأربعاء والجمعة، ويخصص لكل رجل ربع جالون يومياً ليتناوله بالكامل مع السكر»[11].

وقام جيمس ليند بتجربة فريدة مع اثني عشر رجلاً أصيبوا بداء الإسقربوط من خلال إعطاء كل زوج منهم أدوية مختلفة في محاولة منه لاكتشاف علاج لهذا الداء في عام 1747. وقد أبلغ ليند القيادة البحرية بما توصل إليه في 1753.

«لقد ظهرت الآثار الطيبة من جراء استخدام ثمرات البرتقال والليمون؛ حيث استعاد أحد الرجال الذين تناولوا هذه الثمار قدرتهم على العمل بعد ستة أيام فقط. وبينما لم تختف البقع من جسده تماماً ولم تعد لثته إلى وضعها الصحي الطبيعي تماماً، إلا أن الرجل قد استعاد صحته وقدرته على العمل باستخدام دواء واحد يتمثل في الغرغرة بحامض الكبريتيك. وقد شفي الرجل الآخر - الذي تناول ثمار البرتقال والليمون - تماماً من مرضه ... فكانت هذه الثمار من أكثر الأدوية فعالية ونجاحاً لعلاج هذا المرض الخطير في البحر[12].

وبناء على هذه الاكتشافات، بدأت القيادة البحرية في إصدار مكاييل البوشل - «Bushel» (وحدة للوزن) للشعير في البراميل الكبيرة والحساء وبعض ثمرات الليمون للسفن التي ستمضي في رحلات بحرية طويلة. وفي عام 1768، وضع القبطان جيمس كوك تقريراً حول كفاءة هذه الأدوية وفعاليتها.

كانت سرية السفينة جيدة بوجه عام بسبب الكميات الكبيرة المتوافرة من الكرنب المخمر والحساء والشعير... علاوة على الرعاية والاهتمام الذي أبداه الجراح، فحال بذلك دون أن يطأ المرض بأقدامه متن السفينة... في بادئ الأمر واجه الكرنب المخمر والحساء رفضاً واعتراضاً شديدين من أفراد الطاقم كأطعمة غير صالحة للآدميين[13].

وذكر د. ويليام ستون في منتصف القرن التاسع عشر: «يقول مالكو السفينة وقادتها العاملون على متن سفن صيد الحيتان في الولايات المتحدة إن داء الإسقربوط لا يتم الإصابة به أبداً عند احتفاظ طاقم السفينة بمخزون كبير من البطاطس السليمة، لذا يتكبد أفراد الطاقم مشقة كبيرة في الحصول على كمية منها والاحتفاظ بها، حيث

يقوم الطاقم فيما بعد بتجميعها في براميل زيتية موسمية ويضعون بعضاً منها أيضاً في براميل تحتوي على خل التفاح»[14].

وفي عام 1775، ذكر الأدميرال صموئيل جريفز: «يظلّ البحارة متمتعين بحالة صحية جيدة ونشاط واضح عند تناول مشروب الشعير المصنوع من نبات الصنوبر؛ غير أنه بعد أيام قليلة من تقديم شراب نيو إنجلند الجديد... امتلأت المستشفيات بأعداد كبيرة من المرضى»[15]. ويبدي دكتور ستون كذلك ملاحظاته قائلاً: «على متن السفن التجارية الفرنسية والروسية، نادراً ما ظهرت الإصابة بداء الإسقربوط، وربما يرجع ذلك بوجه عام إلى استخدام النبيذ الفرنسي المضاف إليه القليل من الحمض كشراب للبحارة»[16].

ولا ينبغي التقليل من أهمية الجهود التي بذلها البحارة لحل مشكلة الإصابة بذلك الداء الشرس، إذ لم يتم التعرف على السبب الأساسي وراء المرض في هذا الوقت، وكانت علوم التغذية والطب، كما نعرفها، في مراحلها البدائية. وباستخدام طريقة المحاولة والخطأ، وجد البحارة مجموعة من الطرق العلاجية واسعة المجال التي حالت دون الإصابة بداء الإسقربوط. واستطاع إنتاج العلاج كل من تمتع بمستويات عالية من فيتامين سي - أحد المكونات الغذائية التي لم تكن معروفة في ذلك الوقت. ويتم الحصول على هذا الفيتامين من خلال الخضراوات الطازجة والبطاطس والبرتقال والليمون والخل (في الكرنب المخمر) والهريس المصنوع من الحبوب وعصير الفاكهة، والشعير المصنوع من البراعم الصغيرة لأشجار الصنوبر. وبمرور الزمن، أصبح عصير الليمون وعصير الزيزفون محط أنظار كل من أخذ على عاتقه مسؤولية الحفاظ على صحة أطقم السفن البحرية.

رواتب البحرية

لطالما سادت حالة من السخط وعدم الرضا على أسطح السفينة المنخفضة فيما يتعلق بالرواتب. ففي البحرية، كانت الرواتب تقدم بمعدل يُحدّد طبقاً إلى صفات وواجبات الأفراد والأحوال التي تتم فيها الخدمة. وفيما يتعلق بالهيئات البحرية

الأوروبية، يمكن أن تشكل رواتب البحرية البريطانية – وثمة أدلة على ذلك – نموذجاً يقاس عليه.

وفي عام 1545، كانت معدلات رواتب البحارة الذين يتولون تجهيز سفن الملك هنري الثامن بالطاقم شلناً واحداً في الأسبوع داخل الميناء و شلناً واحداً وثلاثة بنسات في البحر.

أما في زمن أسطول الأرمادا (1588)، فقد رفعت الملكة إليزابيث الرواتب البحرية إلى عشرة شلنات شهرياً وقدمت مكافآت وزعت على أفراد أطقم السفن المنتصرة، وعلى الرغم من ذلك، كان الأدميرال السيد جون هوكنز أميناً جداً حتى إنه اعترف باستمرار معاناة البحارة بسبب القبطان الجشع والوكلاء الذين يقومون بحجب أجور العاملين على متن السفينة ومكافآتهم لدرجة تقودهم إلى حد التمرد. وفي عام 1620، في ظل حكم جيمس ستيوارت، وصل الأجر الأساسي إلى أربعة عشر شلنا شهرياً، ثم قام الملك تشارلز الأول برفع الرواتب مرة أخرى بواقع شلن واحد عام 1631.

وعلى الرغم من زيادة الأجور، استمرت معاناة البحارة والعاملين على متن السفن من الأمراض المختلفة والجوع علاوة على انتشار الشعور باللامبالاة بينهم تحت حكم عائلة ستيوارت. وكتب السير هنري ميرفن، أحد المدونين المعاصرين، قائلاً: «من دون نظام أفضل سيفقد جلالته سمعة مسطحاته البحرية، وحب البحارة له وولاءهم له، كما ستسقط البحرية الملكية في عهده... فالأجواء السيئة والأجساد العارية والبطون الفارغة تقود البحارة إلى التعبير عن سوء الملك والخدمة في عهده إلى حد يتجاوز تشبيه عملهم بما يقوم به العبيد». وكتب ضابط آخر قائلاً: «تنبعث الروائح الكريهة من الرجال أينما ذهبوا، إذ تتعفن الملابس الرديئة التي يرتدونها فتصبح قابلة للتهرؤ». وأثناء الحرب الأهلية عام 1642، أسرع العديد من البحارة، الذين لم يحصلوا على أجورهم ورواتبهم منذ سنوات، إلى البرلمان الذي قدم رواتب تصل إلى تسعة عشر شلناً في الشهر الواحد مدفوعة بانتظام. وعلى عكس البحارة العاديين، كان أقرانهم الأقوياء يحصلون على أجر أفضل يصل إلى 22 شلناً وستة بنسات. ورغم ذلك، بعد عصر الإصلاح، عادت رواتب البحارة وأحوالهم العامة إلى أوضاعها السيئة من

جديد[17].

وفي نهاية القرن السابع عشر، كان بإمكان أيّ بحار تجاري بريطانيّ يعمل على متن إحدى السفن التجارية أن يتوقع وصول متوسط أجره إلى خمسين شلناً في الشهر الواحد، في حين رفع الراتب للبحار البحري إلى أربعة وعشرين شلناً. وفي عام 1697، وصف دانييل ديفو هذا الاختلاف الواضح قائلاً: «يختفي البحارة البريطانيون في مخابئهم وقت الحرب... فمن سيقوم بخدمة الملك والبلاد والحرب وملاقاة كل هذه المعاناة وتلقي الصفعات على الرؤوس والموت من أجل أربعة وعشرين شلناً فقط في كل شهر، في ظل إمكان الحصول على خمسين من دون ملاقاة المخاطر السابقة؟». ومع ذلك، استمرّ تفاوت الأجور لعدة قرون. وعلى الرغم من تأسيس نظام مكافآت المجندين عام 1660 أثناء حكم الملك تشارلز الثاني، ففي المائة عام التالية، حتى بزوغ عصر جورج الثالث عام 1760، ظلت جداول الرواتب والأجور في البحرية كما هي من دون أدنى تغيير[18].

وواصلت الحكومة اعتمادها على التفوق القانوني والقوة العضلية في صورة التجنيد القسري وخفض رواتب البحارة. وعلى ذلك، لم يحصل البحارة فقط على أجور أقل مقارنة بأقرانهم العاملين على متن السفن التجارية –في عام 1970، استطاع البحارة على متن السفن التجارية الحصول على راتب قدره 85 شلناً، في حين استمرّ البحار العادي في تقاضي أجر وقدره 24 شلناً شهرياً– ولكنهم أيضاً عانوا من الحصول مصادفة على أشكال التعويضات الأخرى متضمنة ظروف العمل والملابس والطعام. فقد كانت ظروف خدمتهم تعتمد بشكل كبير على إرادة ضباط السفينة، إذ عومل بعض العاملين على متن السفينة باعتبارهم أفضل قليلاً من العبيد[19]. وكتب أحد البحارة الذين اتسموا بالقوة البدنية، الذي خدم مع الأدميرال نيلسون في معركة الطرف الأغر ولاقى الأمرّين والكثير من المعاناة على يد ضباط الصف الأشرار البالغين من العمر ثلاثة عشر عاماً، في مذكراته ما يلي: كان هناك «خطر كبير بسبب منح سلطة واسعة للضباط الصغار... حيث يؤدي سلوكهم إلى إتعاس حياة كل عامل على متن السفينة صادفه حظه العاثر أن خدم عليها تحت إمرته... لدرجة جعلت كافة

البحارة وأفراد طاقم السفينة يرحبون بموته كانتصار واضح على العدو»[20].

وفي عام 1758، أدخل اللورد جورج جرينفيل تشريعاً جديداً ذا تفاصيل كثيرة وعنوان واضح: تشجيع البحارة العاملين في البحرية الملكية وتأسيس طريقة نظامية لدفع أجورهم بشكل مستمر ومؤكد؛ وتمكينهم بشكل أكثر سهولة وبساطة من إرسال هذه الأجور إلى ذويهم وأقاربهم وزوجاتهم ومنع وقوع حوادث الاحتيال وإساءة استغلال السلطة فيما يتعلق بمنح هذه الأجور والرواتب. ويعد العنوان وحده دليلاً على العوائق التي واجهها البحارة في عهد التعويضات. وللأسف، على الرغم من وجود العديد من الاختلافات، يمكن الإشارة إلى أن حادثتي تمرد سبيتهيد - «Spithead» ونوار - «Noire» عام 1797 وقعتا في المقام الأول من جراء الشعور بالألم والمرارة الناجمين عن عدم الانتظام في دفع رواتب البحارة وأجورهم. ومن دون أي تغيير في معدل الرواتب لمدة استمرت مائة وخمسين عاماً، طالب البحارة بزيادة رواتبهم بواقع ثلاثين شلناً في الشهر الواحد، بيد أنهم حصلوا على أربعة شلنات وستة بنسات فقط. وفي عام 1806، سُمح لهم بتقاضي أجر يصل إلى أربعة شلنات وستة بنسات. وأخيراً في 1853، ثُبّتَ معدل الرواتب والأجور السنوي للبحار القادر عند 28 جنيهاً إسترلينياً و17 شلناً وبنساً واحداً (زهاء 48 شلناً شهرياً). وشُجّع كافة المدفعيين والغواصين والنجارين بمنحهم بدلات وحوافز خاصة، في حين حصل البحار العادي على بنس إضافي يومياً لسلوكه الجيد[21].

وشكلت المكافآت المالية وليس الراتب حافزاً عظيماً في الحياة البحرية، غير أن الحصول على المكافآت كان بمحض الصدفة. فيمكن للقبطان غير المحظوظ، أو سفينة الحرب البالية، أو أي خصم، حرمان فريق العمل على متن السفينة من أي مكافآت. ورغم ذلك، كانت المكافآت دافعاً قوياً استغله المشغّلون البحريون. ويمكن لأي عامل أن يملك ثروة أكبر في ساعة واحدة من أي معركة بشكل يفوق طموحاته مقارنة بالعمل طوال عمره على اليابسة. وقيل إن أحد الضباط كسب ما يعادل أجره في ثلاثمائة عام من خلال حصته في مكافأة واحدة. وكان أكبر مبلغ دُفع للبحارة 850 جنيهاً إسترلينياً عام 1745 بعد أسر سفينتين، تم من خلالهما الحصول على أكثر من 45

عربة مملوءة بمختلف أنواع الكنوز. وعلاوة على ذلك، دفعت «مكافآت أسر الهاربين» للمنتصرين في صورة مبلغ منفصل يُمنح لكل عضو من أفراد طاقم سفينة العدو التي أُغرقت. وقد تمكن القراصنة والنخاسون من جلب مكافآت نقدية عديدة. وبعد عام 1808، حين حُظرت تجارة الرقيق من قبل إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية، كان إنقاذ كل عبد يعني جائزة إضافية قيمتها عشرة جنيهات إسترلينية لأفراد طاقم مركب الدورية لتتم مشاركتها مع أفراد الطاقم. ولكن، خُصّص جزء كبير من تلك المكافآت للوكلاء والوشاة والمسؤولين الاستعماريين، وبالطبع الضباط والقادة الذين استحوذوا على نصيب الأسد في كل الأحوال[22].

وتم وضع نظام روتيني، ظل بدوره ثابتاً من دون أي تغيير فيما بعد، لتسلّم من خلاله الأموال إلى البحار. ورُسم خط أبيض بالطبشور على سطح المركب ووضع كل بحار «إصبع قدمه» على الخط، ذاكراً اسمه وقائمة واجباته وأعماله للمسؤول المولج بعملية دفع الرواتب وتوزيعها، حيث يضع كل بحار قبعته على الطاولة المخصصة لدفع الرواتب، لتوضع الأموال التي تخصه داخل القبعة.

وذكر ويليام روبنسون، أحد العاملين في أسطول الأدميرال نيلسون: «ربما لا يعلم سوى رجل واحد من بين عشرين رجلاً المبلغ الذي سيحصل عليه بالفعل، ولا يكون المبلغ سبباً أدعى للانشغال والقلق؛ ذلك أنه حين يتم الدفع، يسرع البحارة إلى النزول لغرفهم أسفل السفينة ليقضوا وقتاً ممتعاً احتفالاً بتقاضي رواتبهم مع النساء ورجال القوارب الصغيرة»[23].

وفي عام 1854، وضع البرلمان، تحت ضغط الحرب في القرم، نظاماً كاملاً مع التصديق على الرواتب البحرية وقانون الغنائم والأموال البحرية، ولم تحدث أي تغييرات أخرى في رواتب رجال البحرية الإنجليزية حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى[24].

رواتب البحارة على متن السفن التجارية

سيطرت السفن التجارية الأمريكية على البحار في العصر الذهبي في بدايات القرن التاسع عشر. وعلى الرغم من نظرة الاستعماريين الأوائل للبحر باعتباره مأوى

آخر بدلاً من أوطانهم في أوروبا، اختلفت نظرة الأجيال التالية التي اعتبرت المحيط مساحة مائية شاسعة تكمن ميزتها الأساسية في فصل الولايات المتحدة عن باقي أنحاء العالم. وبمجرد القضاء على المخاوف القائمة بشأن الحياة على اليابسة بعد التأقلم على التعايش معها، وجد معظم الشباب أن الحدود حلت محل أي مغامرة أو ولع بالبحار. وبالنسبة لمعظم الأمريكيين، كانت الحياة على اليابسة أفضل بكثير من أي مكان آخر في العالم حتى لو كان هذا المكان هو آخر أطراف العالم البري المتوحش. وحينما اكتُشف الذهب في كاليفورنيا عام 1848، استحال الإبقاء على معظم أفراد أطقم السفن، إذ هجر كثير منهم أعمالهم على متن السفن التي رست على الساحل الغربي لأمريكا. ولذلك، كان من الصعب الحصول على أطقم بحرية أمريكية للسفن الأمريكية في أي مكان سوى الأطراف الشرقية للقارة. وعلى الرغم من استمرار ميل البحارة الأمريكيين إلى التجارة الساحلية المحلية، أبحرت العديد من السفن الأمريكية التي تخوض غمار المحيطات الواسعة بأفراد معظمهم من الأجانب.

وفي البحرية الأمريكية، تقاضى البحارة الأقوياء راتباً قدره 12 دولاراً شهرياً، في حين تقاضى البحار العادي عشرة دولارات، وحصل صبية السفن على أجر تراوح ما بين أربعة وثمانية دولارات بحسب أعمارهم وأجسامهم. وعلى متن السفن التجارية، كانت الأجور نفسها في الرحلات البحرية الطويلة، غير أنه في الرحلات المتجهة إلى أوروبا، والهند الغربية أو أمريكا الجنوبية، كانت الأجور أعلى. وعلاوة على تقديم نوعية الطعام غير الجيدة، والساعات الطويلة التي تُقضى داخل البحار، وسوء سلوك الضباط، وأنواع العقاب البدني المختلفة، ومخاطر الحياة البحرية، كان الراتب زهيداً جداً، فحتى رواتب البحرية البريطانية كانت أفضل حالاً. وتوقع البحارة الأقوياء على متن السفن الأمريكية في أفضل الأحوال تقاضي 18 دولاراً في الشهر الواحد، في حين يتوقع البحار العادي 12 دولاراً، وتوقع الصبية تقاضي نحو ثمانية دولارات في منتصف القرن التاسع عشر، وهي أقل من الأجور التي يحصل عليها أي كاتب بسيط في أي محل تجاري على اليابسة[25].

واتجه قليل من الصبية، منجذبين إلى روح المغامرة والولع بالبحر، إلى البحر ولكن

هذه الأفكار تغيرت بسرعة بسبب شعورهم بعدم الراحة والمخاطر المختلفة. وبذلت محاولات قليلة لتدريب البحارة المتمرنين على متن السفينة وانتقل البحارة الأمريكيون من سفينة لأخرى من دون ندم في حال تلقيهم عرضاً مالياً أفضل. وكان الكابتن صموئيل صموئيلز أحد هؤلاء البحارة. وفيما يتعلق بالرواتب، ترك صموئيلز سجلاً شيقا في صحيفته. وكان أول راتب يحصل عليه صموئيلز وهو مجرد فتى صغير على إحدى السفن الساحلية هو خمسون سنتاً مقابل العمل المتواصل لمدة ثلاثة أيام.

ثم عمل فيما بعد مقابل 80 دولاراً على إحدى الرحلات إلى ليفربول وإنجلترا على متن سفينة أمريكية، ومقابل 30 شلناً شهرياً للعمل طباخاً على متن إحدى السفن الإنجليزية المغادرة من ليفربول إلى جالفستون وتكساس. وفي نهاية الأمر، عمل صموئيلز على سطح إحدى سفن النخاسة في ولاية تكساس وذلك في رحلة استغرقت عامين مقابل عشرة دولارات في الشهر الواحد. وفي مرات عديدة، انتقل صموئيلز من سفينة لأخرى مغادراً إحدى السفن بعد قضاء نصف مدة الرحلة فقط. «إن الحالة المزاجية للبحار تكلفه الكثير... لقد عرفت بعض العاملين الذين غادروا سفناً متميزة من الدرجة الأولى لقضاء بعض الوقت في اللهو وتناول الشراب... مع علمهم بإمكانية أخذهم وتسريحهم من دون أن يتمكنوا من الاحتفاظ بسنت واحد في جيوبهم»[26].

وفضل كثير من البحارة العمل كأحد أفراد الطاقم مقابل الحصول على أسهم أكثر من الحصول على أجر، إذ شاع ذلك كثيراً على متن سفن صيد الأسماك والحيتان، حيث تُقسم أرباح عملية الصيد بين الضباط والعاملين طبقاً إلى اتفاقية تُوقّع قبل انطلاق الرحلة. ويُحتفظ بنصيب الأسد من تلك الأرباح لمالكي السفينة والمستثمرين الذين كانوا يخاطرون كثيراً بخسارة المشروع بالكامل في حال وقوع السفينة في مأزق أو مواجهة أي أحوال سيئة. وتبع تقسيم الجزء المتبقي من الأرباح نظاماً معيناً اعتمد على مسؤوليات كل عامل وقدراته الشخصية الخاصة. وأعطى النظام أفراد الطاقم شعوراً بملكية السفينة في أثناء الرحلة البحرية فضمن بذلك جهودهم وسلوكهم الطيب أثناء العمل. وفي كل الأحوال، استلزم القانون الأمريكي وجود «اتفاقية كتابية أو مطبوعة

مع كل بحار على متن السفينة للإعلان عن الرحلة والمدة أو المدد الزمنية التي ستُشغّل البحار فيها»[27].

ولم يكن هناك نظام قياسي للقيام بتلك الخطوة، فكان من حق كل بحار المجادلة والمساومة للحصول على حصة كبيرة من الأرباح قدر المستطاع كما يعتقد عند الالتحاق بالعمل. وأدّت هذه العملية إلى وجود قدر كبير من التفاوت بين المساومة على الأجر وتقدير الذات والتفاخر إذ يكشف عمل البحارة عن إمكانيات البحار الجيد. وفي المساومة خلال تلك الاتفاقيات، كانت معرفة الكسور في غاية الأهمية. فقد يحصل القبطان على 1/18 من حصة السفينة، ويحصل المساعد الأول على 1/27، والمساعد الثاني على 1/36، والبحار المدرّب على 1/50 والبحار العادي على 1/75 من حصة السفينة. في حين يساوم الصبية الأميون أو الحاصلون على قسط قليل من التعليم والجدد للحصول على 1/200 من حصة السفينة في حين يعرض عليهم الحصول على 1/100 من تلك الحصة. وبالطبع، كانت هناك حاجة إلى الكسور لزيادة إجمالي الأرباح وشغّل بعض القباطنة غير المدققين بحارة مع تقديم وعود بمنحهم حصصاً كبيرة آملين ألا يدرك أفراد الطاقم ذلك الاختلاف. وقد يحصل الطهاة وغيرهم من «العاملين في غير المهام ذات القيمة الكبيرة» على حصص أو أجور، تخصم من الأرباح قبل تخصيص الحصص. وفي حال عدم وجود أرباح، لا يحصل الفرد على شيء، غير أنه يندر عودة البحارة إلى الموانئ من دون الحصول على شيء مقابل رحلتهم البحرية عدا في الحالات الطارئة[28].

الإجراءات التأديبية والعقابية

قد يفرض ربان السفينة التجارية أو قبطان السفينة البحرية عقوبة على البحارة «لأسباب وجيهة»، غير أن التأديب يجب أن يكون متجانساً مع الجرم المرتكب. «لا يجب أن تمارس الأساليب القاسية أو الوحشية من دون داع». ويُقبل في مثل هذه الأحوال حكم ربان السفينة، غير أنه يتعين «ممارسته مع إبداء اعتبار كبير لحقوق الأطراف كافة ومصالحهم»[29].

ولا يمكن إنزال عقوبة بالضباط، إذ تكفل لهم وظيفتهم حماية كبيرة، بيد أنه يمكن عزلهم من مناصبهم وإبعادهم عن أداء واجبهم، أو حبسهم في القمرات المخصصة لهم إلى حين عرضهم أمام المحكمة أو حتى وقت انعقاد المحكمة العسكرية لمحاكمتهم. وبالطبع، يمكن للقبطان الساخط والواسع الحيلة في الوقت نفسه إيجاد عدد من الطرق لمعاقبة وتأديب الضابط الذي لا يتعلم من أخطائه ولا يندم عليها أبداً، من دون انتهاك اللوائح والقوانين البحرية ذات الصلة. وتضم هذه الطرق والأساليب، تشغيل الضباط العاديين في الخدمة بأعلى الصاري، ونوبات الحراسة، وحراسة العاملين الأعلى شأناً، أو إصدار أوامر لهم بتولي أعمال لا تتناسب ومكانتهم.

وأثناء تأدية الخدمة بالسفن البحرية، لم يكن هناك أي قانون أو لائحة تحدد أسلوب العقاب أو أدواته، غير أن الربان يتعين عليه التصرف بطريقة معتدلة وعادلة في الأحوال كافة. وقد تتمثل طريقة الإصلاح والتهذيب في «التأديب الشخصي أو الحبس على متن السفينة أو في أماكن السجن المخصصة أو غير ذلك». ولا يمكن لربان السفينة إصدار أوامر تقضي بمنع تقديم الطعام والشراب للبحار أو ضربه أو إصابته. وفي حال العصيان والتمرد «يجب استخدام أسلحة مسألة غير قانونية في أحوال أخرى، ولكن حتى في هذه الأحوال، يجب استخدامها بحرص كما يقتضي القانون في أحوال أخرى للدفاع عن النفس وإثبات عدالة السلطة ... وليس لأهواء وميول شخصية». وقد اختفت تقريباً أساليب العقاب بالجلد أو غير ذلك من أساليب العقاب الإجرامية عن متن السفن التجارية خلال القرن التاسع عشر بعد وضع تشريعات في العديد من البلدان تفيد بمساءلة ربان السفينة عما قام به وما سمح بالقيام به على متن السفينة خلال الرحلة[30].

ووضعت معظم السلطات البحرية لوائح وقواعد خاصة بالعقوبات التي أشير إليها بمواد الحرب. وقد ثبتت مواد الحرب قدمي القبطان البحري فيما يتعلق بالنظام والعقاب مقارنة بربان السفينة التجارية. وقد وضعت المواد البريطانية لأول مرة في عام 1731 في اللوائح والتعليمات المرتبطة بالخدمة البحرية لجلالته في البحار وفيما بعد في قانون النظام البحري لعام 1749. ثم روجعت وعدلت في 1780 لتشمل 36

مادة من مواد الحرب. وتنطبق هذه المواد في حالة السلم أو الحرب، ويؤدي انتهاك أي من هذه المواد إلى إنزال عقوبات محددة. وقد تضمنت تسع عشرة مادة منها عقوبة الإعدام. «كافة الجرائم سوى الإعدام، التي ترتكب من قبل أي شخص أو أشخاص في الأسطول... يجب المعاقبة عليها طبقاً إلى القوانين والأعراف المتبعة في مثل هذه الأحوال في البحار»[31].

واعترف تشارلز نوردوف باتساع نطاق تعريف جرائم الإعدام. وتطلبت شكاوى البحارة، حتى وإن كانت مبررة، الصياغة البسيطة في أكثر المصطلحات حرصاً لأن جرائم مثل «تجمعات العصيان والتمرد» و«الفتنة» كانت مفتوحة وفقاً لتحديد الضباط وتعريفهم لها على متن السفينة. «لا تعدّ السفن الحربية مكاناً ملائماً يتسع للتعبير عن الرأي بحرية، إذ لا تعترف لوائح الخدمة بحرية الكلام، لكنها تحتوي على مصطلح التمرد الذي اقرّت مواد من أجله تنص على «الموت أو أي عقاب آخر مماثل كما يتراءى للمحكمة العسكرية»[32].

ويحق للقبطان على متن السفن البحرية حرية كبيرة في إنزال العقاب كما يتراءى له، فيمكنه لوم المذنب ووقف المشروبات الروحية المقدمة له، أو خفض درجته ومكانته واستخدامه للعمل في المضخات (أعمال تحتاج إلى مجهود بدني شاق)، أو الخضوع لعقاب «الغونتليت» (عقاب عسكري قديم يمر فيه المعاقب بين صفين من الجنود الذين يقومون بضربه) على متن السفينة، أو الجرّ تحت السفينة وجلده. وفي عام 1790، أصبحت عقوبة «الغونتليت» أو الجرّ تحت السفينة – سحب البحار مقيداً تحت سطح الماء بامتداد طول السفينة وعرضها – غير مستخدمة، في حين ظلت عقوبة الجلد المفضلة خلال القرن التاسع عشر.

وحتى عام 1806، سمحت القيادة البحرية البريطانية بالجلد بأي عدد من الجلدات يُحكم به من دون قيد أو شرط. وفيما بعد، سُمح فقط بمعاقبة المذنب باثنتي عشرة جلدة فقط، غير أن الضباط قساة القلوب يمكنهم انتهاك هذه القاعدة من خلال توجيه أكثر من تهمة للمذنب. فعملية الجلد في أرجاء الأسطول – الجلد في كل سفينة من سفن الأسطول وقت إنزال العقوبة – يمكن أن يصل إلى ألف جلدة. ومن الجدير بالذكر أن

هناك عدداً كبيراً من البحارة الذين تعرضوا لمثل هذه العقوبات القاسية واستطاعوا النجاة بحياتهم من جراء تعرضهم لتلك العقوبة القاسية، وذكروا أن بقاء العديد من البحارة على قيد الحياة بعد تنفيذ هذه العقوبة فيهم كان لأنه لم يكن المقصود من تنفيذ هذه العقوبة سوى معاقبة المذنب من دون القصد بإصدار حكم الإعدام عليه.

وكان الحرج الذي يشعر به المذنب والتأثير الرادع لعقوبته على أقرانه وزملائه قائماً رغم التظاهر بغير ذلك، إذ يُستدعى الموجودين على متن السفينة كافة رغم عدم الحاجة إلى وجودهم «ليشهدوا العقوبة». وتحت إشراف الجراح، يُجرّد المذنب من ملابسه حتى منطقة الوسط ثم يوثق في أحد الحواجز المشبكة أو الرحويات، ليُجلد من قبل عريف الملاحين أو مساعديه. وكانت الأداة المستخدمة في الجلد سوطاً مكوناً من تسعة خيوط يعرف باسم «القطة ذات الأذيال التسعة» - «cat–o–nine–tails»، ويحتوي كل خيط من خيوطه على عقدة. ويعمل هذا السوط على إيلام المذنب وإصابته بندب شديدة، وقد قيل إنه احتُفظ بهذه «القطة» في حقيبة حمراء لإخفاء الدماء التي تكتسي بها بعد جلد المذنب[33].

وفي أمريكا، سُمح بالجلد في البحرية حتى عام 1850 وفي الجيش حتى عام 1864. وكتب تشارلز نوردوف عام 1884 قائلاً:

أتخيل أن هؤلاء المحررين والمشرعين، الجالسين على المقاعد الخشبية ذات الأذرع العريضة في المكاتب الدافئة أثناء حديثهم الحكيم المتبادل حول ضرورة جلد البحارة، بحاجة فقط إلى مشاهدة عملية عقوبة الجلد التي يؤمنون بضرورة إنزالها... لتغيير مفهومهم تجاه عملية الجلد... حمداً للرب، جاء مستشارو الرحمة ولم تعد البحرية الأمريكية موصومة بالجلد[34].

وكان عقد محاكم الاستفسار أو المحاكم العسكرية أمراً إلزامياً عند فقدان أثر السفينة، أو عند الحاجة إلى إقرار عقوبة الإعدام، أو فرض عقوبة الجلد الشديدة. وسُمح للمذنبين باستخدام الدفاع وطلب استدعاء الشهود، ولكن حين تتكون

المحكمة من الضباط العاملين على متن السفينة وحين يتحفظ البحارة كي لا يتمّ وصمهم بإثارة الشغب والمتاعب، كان ذلك النظام غير فعال على الإطلاق. وقد وجدت بعض الجرائم التي اقترفت من قبل الضباط المذنبين والمتهمين بارتكاب جرم يمكن على إثره تسريحهم من الخدمة، أو خفض رتبتهم العملية، أو إطلاق النار عليهم وإعدامهم. وتم عادة شنق البحارة المذنبين بعقوبات الإعدام عند الجزء البارز الحاد في مقدمة السفينة.

وقد أدت هذه العملية القاسية لإعدام المذنبين في فشل عملية الإعدام عادة أو في كسر عنق البحارة المذنبين، ولكنه تسبب في تألمهم ومعاناتهم لفترات طويلة حتى يصابوا بالاختناق - وكانت مشاهدة مثل حالات الإعدام هذه تعد بمثابة «مثال مرعب للمتفرجين»[35].

الحواشي

1. ريتشارد هوف، القبطان بلاي أند مستر كريستشان: البحارة والتمرد (نيويورك: إي بي داتون، 1973) ص. 87.
2. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 179.
3. المصدر السابق، ص. 57.
4. المصدر السابق، ص. 95 – 96، 164.
5. المصدر السابق، ص. 163 – 164.
6. المصدر السابق، ص. 163؛ هوف، 68 – 72.
7. ألكسندر دي فورديس، مخطط الروتين البحري (لندن، إلدر سميث وشركاه، 1873) ص. 106–107.
8. نوردوف، ص. 158.
9. هوف، ص. 86.
10. ويليام هاتشينسون، بحث حول العمارة البحرية (ليفربول: تي بيلينجي، 1749)

ص. 286 – 289.

11. ملخص خطاب من كيرتس بارنت: 1 مايو، 1744، صحة أسطول القائد بارنت. الموقع الإلكتروني: http://www.cronab.demon.co.uklbarn.htm.

12. جيمس ليند، بحث حول داء الإسقربوط في ثلاثة أجزاء (لندن: أيه ميلر، 1753) الموقع الإلكتروني: http://pc-78-120.udac.se:8001/WWW/Nautical/Medicine/Cook.html..

13. ديفيد ماكبرايد، تاريخ الأسلوب الحديث لعلاج الإسقربوط في البحار، 1764. الموقع الإلكتروني: http://pc-78-120.udac.se.8001/WWW/Nautical/Medicine/Cook/html.

14. روبرت دابليو ستيفنز، في مخزن السفينة وبضائعها (لندن: لونج مانز، جرين، ريدر آند داير، 1869) المجلد السادس، ص. 712.

15. خطاب الفريق صموئيل جريفز إلى فيليب ستيفنز، بوسطن، 22 سبتمبر، 1775. الموقع الإلكتروني: http://pc-78-120.udac.se.8001/WWW/Nautical/Medicine/Spruce_beer.html.

16. ستيفنز، ص. 712.

17. جون لافين، البحارة: قصة البحار البريطاني (لندن: كاسيل، 1969) ص. 4–8.

18. المصدر السابق، ص. 66.

19. المصدر السابق، ص. 35 – 41.

20. ويليام روبنسون، الاقتصاد البحري: ذكريات ويليام روبنسون، البحار المتمكن الذي خدم مع نيلسون في معركة الطرف الأغر/طرف الغار (وارويك، المملكة المتحدة: كروموبل، 1993) ص. 27.

21. لافين، ص. 67 – 73.

22. المصدر السابق، ص. 70 – 73.

23. روبنسون، ص. 53.

24. لافين، ص. 68.

25. صموئيل صموئيلز، من القلعة الأمامية إلى الكابينة (نيويورك: هاربر أند براذرز، 1887) ص. 2.

26. المصدر السابق، 23، 32، 72.

27. ريتشارد هنري دانا الابن: صديق البحار: رسالة حول عمل البحارة العملي (1879؛ إعادة طبع، مينيولا، نيويورك: دوفر، 1997) ص. 203.

28. صموئيل دابليو براينت، البحر والولايات: التاريخ البحري للشعب الأمريكي (نيويورك: توماس واي كروموبل وشركاه، 1967) ص. 225.

29. دانا، ص. 192.

30. المصدر السابق، ص. 192 – 193.

31. نيكولاس بلاك وريتشارد لورانس، الكتاب البحري المصور لنيلسون (ميكانيكز بيرغ، بنسلفانيا: ستاكبول، 2000) ص. 114.

32. نوردوف، ص. 170.

33. بلاك ولورنس، ص. 114 – 115.

34. نوردوف، ص. 169.

35. بلاك ولورنس، ص. 114 – 115.

الفصل السابع

أوقات التسلية

طويت كل الأشرعة
وأنجز كل العمل

من الأغنية البحرية، «دعها يا جوني دعها»

العمل

تطلب قيام البحارة بمهامهم توافر سمات خاصة من الناحية البدنية. إذ تُعدّ عمليات الجرّ والسحب والطي والتركيب جزءاً من الروتين اليومي للحياة على ظهر السفينة. كما أن الطقس السيئ والبحار الهائجة جعلا من عملية الرقابة اللصيقة بحبال السفينة المتحكمة في ضبط الأشرعة إلى جانب القيام بعمل الإصلاحات مسألة ضرورية وحتمية. ومع ذلك، اتسمت حياة البحارة بالرتابة والملل. «يوماً بعد يوم يظل المنظر هو ذاته. فالمحيط والسحب والنسيم وحتى الأسماك التي تتقافز وتثب تبدو وكأنها الأسماك نفسها، وقد يتخيل المرء بسهولة ويسر وضع سفينة موجودة هنا في عرض المحيط وكأنها إحدى تلك السفن الخشبية الصغيرة التي نراها فوق هدايا الساعات التذكارية القديمة وهي تبحر طوال اليوم ولكن دونما إحراز أي تقدم يذكر، أو من دون الوصول إلى وجهتها المقررة»[1].

وتدل قراءة قائمة المهام المطلوبة من البحارة المدربين والعاديين على طبيعة العمل

المطلوب منهم. فبالإضافة إلى المهام الواضحة المعتادة الخاصة بالإبحار بسفينة في البحر، كان ثمة الكثير من العمل الواجب تأديته يومياً، وخاصة في الميناء. وألقى البحار تشارلز نوردوف الضوء على هذا الجانب من حياة البحارة على متن إحدى السفن في الميناء ذات صباح:

«بمجرد الفراغ من ترتيب الأراجيح الشبكية بدأ الطاقم في تنظيف ظهر السفينة... أرسلت مجموعتان أخريان فوق جانب الطوف ومعهما الشحم والرمال والقماش لتنظيف صف النحاس الذي يظهر فوق حافة الماء مباشرة... وكان هناك آخرون يقفون على قمع كبير من النحاس الكبير أو ماسورة من الدخان التي تستخدم في إخراج كل الدخان المنبعث من النيران على ظهر السفينة... ويقوم آخرون بتلميع الدعامات وتنظيف المدافع وحواملها. واستمر التنظيف حتى... نظفت الرمال، وجّفف ظهر السفينة، وجففت المياه بعناية، ونُظّفت كل الأجزاء المعدنية المصقولة... وكنا نحن عمال الجوانب مشغولين في مسح وتنظيف السلم الجانبي الذي يمتد من السور الكبير المصنوع من الشبك عند حواف الماء وحتى السطح العلوي... وكانت القوارب [في ذلك الوقت] ترسل للشاطئ تحت مسؤولية بعض المسؤولين للقيام بمهام متنوعة....

وكان الحمالون بصدد العمل على إعداد خزانات المياه، فيقومون بإفراغها على الممر كي تملأ من جديد. ورجال المنصة الرئيسية للصاري والمقدمة مشغولين في رفع القوارب الكبيرة المحمولة في وسط السفينة في البحر وذلك استعداداً لرفعها [للحصول على ماء] ... وخصصت فترة بعد الظهر لجلب حبال الأشرعة من أجل رفع [براميل المياه] من الزوارق والمراكب. وبعد القيام بهذا، وبعد مسح ظهر السفينة، نصبح أحراراً في الترفيه عن أنفسنا بأي شكل يكون ملائماً لكل واحد منا على غرابته، ونظل كذلك حتى يحل وقت العشاء. ثم نقوم بارتداء الملابس الزرق من أجل الليل وغسيل ظهر السفينة في الغد، ثم يأتي بعد ذلك وقت الأقسام والغروب والعودة إلى القمرات، كما جرى تفصيله في اليوم السابق[2].

أوقات التسلية

كان البحار في حاجة للهو بسبب حالة الملل التام التي تبدو لا نهاية لها في عرض البحر، وهذه الفترة تعرف باسم «وقت الخمول». فشكوك النجاة من الطقس القاسي، ومغامرات المطاردات، وخطر الوقوع في الأسر، كلها تعتبر من ضمن الأحداث المثيرة، بالطبع، التي يتعرض لها البحار، إلا أن مثل هذه الإثارة يمكن أن تحدث في عدة ساعات قلائل فقط في رحلات يمكن أن تستمر لمدة ثلاثة أو أربعة أعوام. وعلى هذا، فإن أموراً مثل الرتابة والحنين إلى الوطن والتوتر تعتبر نتائج طبيعية لوضع يضطر فيه البحارة للتزاحم في مكان محدود لفترات ممتدة من الوقت. وكان الرجال يرحبون بالأنشطة التي تسمح لهم بالتركيز على عملهم الحالي، وهو الأمر الذي يخفف من حالة الملل، ويوفر لهم شيئاً من الانفصال يؤدي دور البديل عن الخصوصية التي هم محرومون منها في أماكن نومهم التي تعاني من الضيق بشكل غير معقول. ولأن الهروب الذهني أكثر أهمية من الوقت الذي يستهلكه النشاط، فإن الاهتمام الكبير والانتباه الدقيق للتفاصيل كانا يتبددان بمجرد صنع الكثير من الأشياء الإبداعية التي تبدو تافهة. وبالإضافة لذلك، بما أنه يمكن اعتبار العمل الهبة المثالية لشخص يهيم عشقاً بمحبوبة ما، إذ أن مثل هذا العمل يلهي الحبيب عن التفكير بمحبوبته كثيراً، إلا أن بذل الجهود الدقيقة في مثل هذه الأعمال غالباً ما يشعل العلاقة وينعش حالة الود مع هؤلاء الأحبة المتواجدين في الوطن مرة أخرى.

المنحوتات العاجية

كان الكثير من البحارة يشغلون وقتهم بعمل منحوتات من العاج على كل من السفن التجارية والسفن البحرية، وذلك إذا توافرت المواد اللازمة لذلك وكانت في المتناول. ولكن ثبت أنه نشاط مميز بالنسبة لكل أفراد طاقم صيد الحيتان ومنهم مسؤولو السفينة. وفي الحقيقة، كان القباطنة ورؤساء البحارة من بين مبتكري بعض أروع نماذج المنحوتات العاجية نظراً لتمتعهم بالكثير من حرية العمل في الوقت والمكان اللذين تسمح مناصبهم بهما. ونظراً لقيمته المعنوية، فقد كان الطاقم يتلقى تشجيعاً

في كثير من الأحيان للانخراط في نشاط النحت على العاج. وفي بعض السفن، كانت الإرشادات توجه إلى البحارة المبتدئين للانخراط في مثل هذا النشاط.

وفي سيرته التي تعود لعام 1844 عن صائد الحيتان تشارلز فيلبس، ذكر جوردون هول المواد التالية:

كان القبطان، ومسؤولو السفينة، وعمال الدفة وعمال الصاري الأمامي منشغلين في نشر العظمة... كان جميع العمال تقريباً يعملون للحصول على الأنياب وخطاف الطيور والعوارض ومقابض المثاقب والعصي من هذا النوع الذي يشبه النحت على العاج [على حد قول الكاتب] لتقديمه إلى أصدقائهم عند العودة للوطن[3].

وقد احتفظت معظم الأسر في نيو إنجلند بالعديد من نماذج منحوتات العاج بغرض الزينة أو الاستخدام. ويقال إن كل عائلة صائد حيتان يكون لديها سن أو اثنان من أسنان الحوت على الرف. وما زال العديد من النماذج من أسنان الحوت باقية حتى الآن كمثال حي لبعض أشد التصميمات تعقيداً لمنحوتات العاج. وقد اقتصرت الأسنان على حوت العنبر فقط. حيث يتسم بارتفاع ثمنه نظراً لامتلاكه لأفضل نوع من زيت الحوت والعنبر، وصف مزدوج من الأسنان يتراوح عددها ما بين ثلاثين إلى أربعين سناً في فكه السفلي. ويبلغ طول كل سن مدبب من خمس إلى ثماني بوصات. ويتم في كثير من الأحيان قطر عظم الفك خلف السفينة لمدة شهر تقريباً قبل أن تُجرّ لتوضع في الشمس حتى تسقط الأسنان. وبمجرد سقوط الأسنان، تُخزّن في محلول ملحي. وإذا كان أفراد الطاقم شديدي التلهف لإحضار الأسنان، فإنهم يخلعونها باستخدام معدات الضغط أو باستخدام المناشير والمجاريف. ووصفت إليزا ويليامز التي رافقت زوجها، القبطان توماس ويليامز في إحدى رحلات صيد الحيتان، النشاط على متن السفينة بعد أن اصطادوا أحد الحيتان قائلة: «احتفظ الرجال بعظم الفك– أعتقد أنه بنية عمل حلية مزخرفة بها عندما يحل وقت فراغهم. فلقد احتفظوا بالعظمة فقط من دون الرأس. ولون تلك العظمة

أبيض في حوت العنبر وأسود في الأنواع الأخرى»[4].

وبمجرد أن بدأ رجال صيد الحيتان في البحث في مضايق بيرينج خلال أربعينيات القرن التاسع عشر، زينت كذلك أنياب حيوان الفظ البحري. وكان يتم الحصول على معظم الأنياب أثناء عمليات التجارة مع أهالي البلاد، على الرغم من أنه كان يتم الحصول على بعضها خلال المذبحة التي يقوم بها صائدو الحيتان بغية الحصول على لحوم. وفي عام 1848، كتبت ماري بروستر، زوجة قبطان سفينة تايجر، التعليق التالي في مذكراتها بخصوص التجارة مع أهالي البلاد في مياه ألاسكا: «أحضروا هدايا من أنواع الملابس لديهم، وأنياب حيوان الفظ البحري من أجل النحت على العاج، وقدمنا لهم التبغ مقابل ذلك»[5]. وكان الحجم الكبير لناب حيوان الفظ البحري به سطح أكبر يتمكن من خلاله نحات العاج من عمل تصميمات مفصلة. وبعض أجود أمثلة النحت على العاج يتمّ على أنياب حيوان الفظ البحري ومنها مشاهد الاشتباكات البحرية وصور كلاسيكية من الأساطير اليونانية ونقوش نحتية لأبطال عسكريين. وكان صيادو الحيتان الأمريكيون خلال ستينيات القرن التاسع عشر متحمسين خصوصاً لتصوير معارك وجنرالات الحرب الأهلية التي بالكاد رأوها.

وطوّر الكثير من ممارسي النحت على العاج الأدوات الخاصة بهم. فكان الرجال يملؤون صناديق صغيرة بما كان هيرمان ملفيل يسميه «أدوات تشبه أدوات طبيب الأسنان» صنعت ذاتياً من أزاميل قديمة ومسامير بُردت من أسفلها أو أي قطعة صلب مدببة. كما استُخدمت أدوات البرد والخرامات والمثاقب في حفر العظام وإعدادها[6]. كما استعين أحياناً بصانع البراميل في السفينة لعمل أدوات مخصصة لهذا الأمر.

وأثبتت إبر البحار المستخدمة في إصلاح الخيش قدرة أكثر فعالية وتأثيراً في الثقب والنقش في التصميم. وكانت المطواة هي أهم أداة لأنه «بصفة عامة، كان البحارة يكدحون بمطاويهم وحدها، ويقوم البحار بهذه الأداة المتمكنة وحدها تقريباً بتحويل كل شيء ترغبه بالشكل الذي يدور في مخيلة البحار»[7].

وكان تكوين شيء بالنحت في العاج في الغالب عملية مجهدة وتتناسب مع وقت الراحة في البحر. وتُكشط عند الاستعداد لتصميم السن أو عظمة فك الحوت بسكين

ذات شفرة عريضة تُسنفر بمبرد. وبعد أن ظهرت أوراق السنفرة، أصبح استخدامها شائعاً في عملية تنعيم أسنان الحيتان، ثم تُلمّع بعد ذلك برماد الأباريق. ثم يجري تليينها بعد ذلك بنقعها في محلول ملحي أو ماء صابون دافئ. وبعد إعدادها بهذا الشكل، تُوضع الخطوط العريضة للتصميم أو تحديده على السطح الأملس بشكل نسبي. وكانت بعض التصاميم من بنات أفكار الخيال الخصب للفنان. أما بعض التصاميم الأخرى فعبارة عن نسخ تُنسخ من إحدى الدوريات أو الكتب. وشكّلت الأطباق المشهورة في كتاب «كتاب جودي للسيدات» – «Godey's Lady's Book» مصدر إلهام لكثير من البحارة. ويمكن لأي شخص رأى وتعرف على تلك الطبعات الشهيرة في تلك الفترة أن يلاحظ أن أعمال تلك البحارة قد نقلت ونسخت وطبعت من تلك الكتب في جميع أعمالهم الفنية من العظام. كما حظي «الكتاب الخاص بالقراصنة» بطبعات عديدة خلال القرن التاسع عشر، ويبدو أنه اشتهر بشكل كبير بين أوساط جماهير صيد الحيتان. وكانت صورة من الكتاب عنوانها «ألويلدا، القرصانة» – «Alwilda, The Femal Pirate» مصدراً مفضلا لتزيين الكثير من أسنان الحيتان. وعندما يعاد إنتاج صورة على الورق، تُلصق على السن أو العظمة وتنقل بالوخز والثقب على الخطوط العريضة. ويتم الانتهاء من القطعة المنحوتة على العاج بتلوينها بخطوط منقوشة بأصبع الإبهام والكف. وفي حال انعدام الحبر الهندي كان يُستخدم الدهان والصبغة السوداء وعصارة التبغ والتوت وحتى القار.

وأشهر منتجات النحت على العاج شيوعاً هي الأنياب وعجلات عمل الفطائر. إذ كانت الأنياب العريضة توضع على الملابس الأساسية للسيدات. وهذه الأنياب مشهورة خصوصاً بين الشبان الذين اعتادوا صنعها لحبيباتهم أو زوجاتهم. كما كان عمل الأعمال الفنية باستخدام الأنياب في كثير من الأحيان المحاولة الثانية للبحار في هذه الحرفة، إذ يحاول عمل الأعمال الفنية باستخدام الأسنان في أول مرة، ثم بعد إتقانه لتلك الحرفة يجرب في المرة الثانية باستخدام الأنياب. وكان عرض بعض الأنياب يبلغ نحو بوصتين وطوله ثماني إلى اثنتي عشرة بوصة وسمكه من ثمن إلى ربع بوصة، وكانت تُصنّع من الفك السفلي أو الفك العلوي. أما العظمة المسطحة

الطويلة فتوفر مسطحاً كافياً يتمكن فيه نحاتو العاج من نقش العديد من الصور وحتى الكلمات. وقد لا ترتقي بعض المقاطع الشعرية البسيطة الموجودة على كثير من تلك الأعمال الفنية إلى مستوى أدبي عال بيد أن الإحساس الذي تبثه واضح بكل تأكيد. فعلى سبيل المثال:

اقبلي يا فتاتي العزيزة هذا الناب مني
فقد نقشته بيدي المتواضعة
وحصلت عليه من فك حوت العنبر
على بعد ألف ميل من اليابسة

أو أبيات الشعر الأخرى التي تقول:

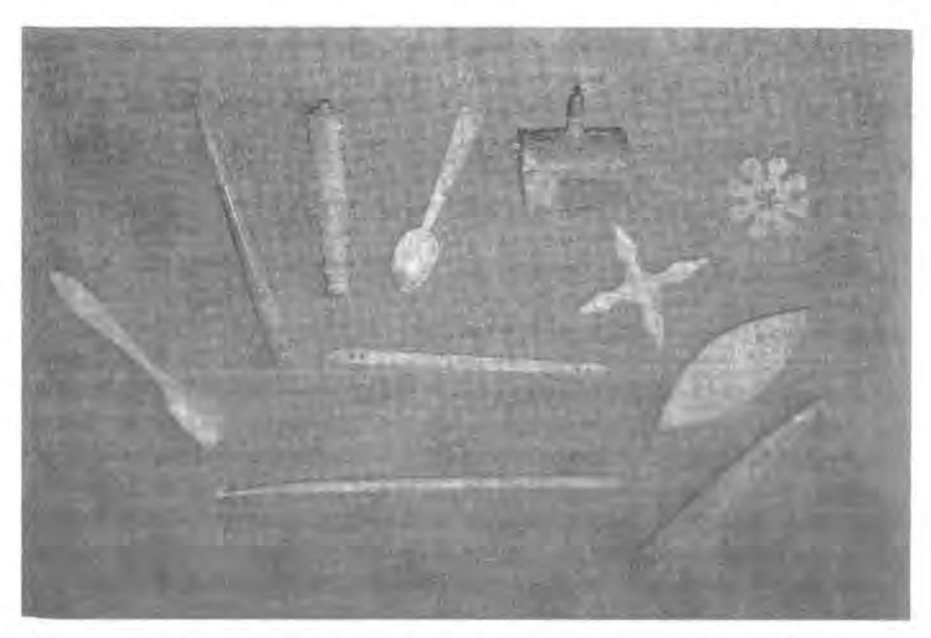
في كثير من العواصف
حيث كان يتواجد الحوت
محتفظاً بعظامه
قبل أن تولي أيامه
ويكون مصير عظامه في النهاية
أن تستقرّ على صدرك [على حد قول الكاتب][8].

وكان يقال إن الفتاة التي ترتدي ناباً من أحد البحارة ستكون وفية له على الدوام. وبينما تنوعت تصاميم الأنياب، فقد حولت طبيعة مثل هذه الموهبة الخاصة نفسها لصور أكثر رومانسية وأكثر عاطفية، فنرى أن أغلب الأعمال الفنية تدور حول النجوم والدوائر .والقلوب والطيور والزهور، أما بالنسبة للفنان الذي يتمتع ببراعة أكثر فتصور أعماله البحارة الأقوياء والسيدات الحزانى والأزواج المتعانقين. كما ظهرت تصميمات الأعمال الفنية أيضاً لتعبر عن السفن العادية والحيتان والنسور والمشاهد الاستوائية. ويجري أحياناً رسم مشاهد شيقة – مثل قارب طويل يقلبه أحد حيتان الطوق – ربما بواسطة أحد البحارة الذي يأمل في نيل المزيد من الإعجاب بشجاعته،

إلا أن الرسوم التي تحوي مغامرات قاتلة وخطيرة كانت تُنقش على الأسنان على الأرجح.

وبينما لم تُفسّر الشعبية غير العادية لعجلات عمل الفطائر، ولكنها قد تعود إلى هوس مواطني نيو إنجلند بالفطائر. وربما كان معرفة أن من تُهدى لها مثل تلك الهدية سوف تستخدمها كأداة للتقطيع في الخبيز الأسبوعي لكي تذكرها بالذي أهداها لها وهو في البحر. وربما يكون تذكر المطبخ المزدحم الممتلئ بروائح شهية من خبز الفطائر التي يسيل لها اللعاب سبباً في إشاعة أجواء من الراحة والسكينة لدى من يبتكر تلك الأعمال الفنية الخاصة بعجلات عمل الفطائر. وبغض النظر عن القوة الدافعة، فإن تصميم مثل هذه الأداة النافعة الصغيرة وصل إلى آفاق جديدة من الخيال والتعقيد على أيدي نحاتي العاج. وعجلة أدوات التقطيع هي عبارة عن عجلة صغيرة تدور حول مقبض وتُستخدم في تقطيع العجين وتحزيز أو تجميع قشرة الفطيرة. وكانت الأدوات التي يبلغ طولها من خمس إلى عشر بوصات لها مقابض على هيئة طيور أو سمك أو حيتان أو أشخاص، ولكن صُمّم الكثير منها على شكل تصميمات معقدة. كما أن بعض صانعي الفطائر يصنعون عجلات بأشكال متعددة، وآخرين لديهم شوك صغيرة يمكن استخدامها لثقب أعلى سطح الفطيرة.

وتتضمن تلك الآلاف من المواد التي صممها هؤلاء الفنانون الشعبيون الحقيقيون إيحاء عميقاً بحرفتهم وعبقريتهم. وتشتمل بعض المواد المحلية المعتاد تصنيعها من العظام بشكل أكبر على الخطاطيف وصناديق العمل والدبابيس وإبر الخياطة وبكرات الخيط والكشتبانات ودبابيس الملابس والشمعدانات وقوالب الزبدة وكسارات الجوز والأجران وتعاليق الصور وإطاراتها وحلقات المناشف والألعاب. ويبدو أن الكثير من عناصر النحت العاجي صنعت وفي المخيلة أن من سيتلقاها حتماً سيكون امرأة إلا أن الكثير من الأحبة الآخرين كانوا في حسبان صنّاع مثل تلك الأعمال الفنية ومخيلتهم. كما صُمّمت أعمال تختص بالرجال مثل العصي ومقابض العصي وصناديق الساعات. وكانت هناك بعض القطع الخاصة مثل العوارض الخاصة بعمل الحبال وأدوات محو الخياطة التي تُستعمل عند إصلاح الأشرعة، ومطارق لف الحبال



صنّع البحارة الكثير من الأدوات المنزلية المفيدة من عظام فك الحوت. ومن هذه المواد التي يمكن رؤيتها هنا: أداة تخريم وإبرة كروشيه ودبابيس وملاعق ملح وعلبة إبر ومشبك خياطة وبكرات خيط. صورة جيمس فولو.

والقوالب والعيون الميتة والمقابض، وكل تلك الأدوات تعود للفترات التاريخية الماضية ويمكن العثور عليها والتعرف على أشكالها بسهولة.

كما صنعت مواد أخرى ليس للأحباب أو لأشخاص معينين بل لبيعها أو المقايضة بها عند الوصول للميناء.

وأنتج نحاتو العاج أدوات لتحسين أنشطة وقت الفراغ الذي يقضونه على متن سفينة. فصنعوا لوحات النرد والدومينو ولعبة ورق الكريبج (لعبة ورق لشخصين)، وحتى أوراق اللعب من عظام فك الحوت. وصمّمت الحبارات وأدوات الختم المعتمد وحاملات أقلام الرصاص والشفرات بواسطة ربابنة السفن والأفضل تعليماً من بين أفراد طواقمها. ومن المعروف أن الآلات الموسيقية كان بها مفاتيح وأمشاط وحوامل أوتار منحوتة من العاج. كما استُخدمت عظام فك الحوت كحشو في الصناديق الخشبية أو كمقابض النشابات الخشبية أو المغارف المصنوعة من جوز الهند.

أعمال الحبال المخصصة للزينة

كانت الضرورة على متن سفينة تتطلب من البحارة أن يتميزوا بالمهارة في التعامل مع الحبال. وكتبت إليزا ويليامز قائلة: «كان الرجال... يصنعون الحبال مثل تلك التي يصنعونها في المنزل للمشي على الحبل. وإذا احتاج بعضهم إلى حبال صغيرة لأي غرض كان، فإنهم يأخذون حبلاً كبيراً جديداً ويفكون جدائله عن بعضها ويرفعونها إلى أعلى باليد وبالبكرة... فصنعوا لي حبل غسيل طويل ولطيف»[9]. كما كان البحارة من ذوي الخبرة بارعين في العقد العملية الخاصة بمهنتهم. وكانت أشغال الحبل الخاصة بالزينة نتيجة فنية لعمل البحارة اليومي. فكان من الطبيعي نوعاً ما أن تفكك العقد وتجمّل كي تتحول إلى مؤثرات فنية. فهناك عقدة الربط البسيطة والتي من المعتاد عملها لمنع الحبل من الانزلاق يمكن أن تتحول إلى زر زخرفيّ. أما أسلاك الربط فيمكن تضفيرها بشكل معقد. وكذلك عقدة الأناناس، التي يتم العمل عليها لتصير طرف عارضة وتتجمل بمظهر الزينة في الوقت نفسه، بالإضافة إلى طبيعتها العملية، مما يجعلها محكمة المسك ويمكن السيطرة عليها بقبضة من حديد لتلتف بإحكام حول تلك العارضة الخشبية الكبيرة.

وتتميز أعمال الحبال الترفيهية بأنها لا تحتاج سوى إلى أدوات قليلة. وقد تكون السكين مع الأزميل هي كل الأدوات الأساسية المطلوبة. كما أصبحت العارضة التي كان من المعتاد أن تفصل الجدائل، ضرورية فقط عندما تُستخدم حبال أكبر. وكانت مسامير قليلة تدق في لوحة أو صار من أجل الحلقات والجدائل المنسوجة بشكل أكثر تعقيداً. وتتحدث الكتب الخاصة بمهنة البحارة من القرن الثامن عشر عن مسألة استخدام الحبال في الزينة. ولكن الأسماء التي أطلقت على بعض العقد تبعث على الارتباك أحياناً وذلك لأن الحرفيين كانوا يقومون بتطوير أشكال العقد في أوقات مختلفة من دون معرفة ما توصل إليه عمل الآخرين.

ولقد أبدع صانعو العقد في عمل مقابض الهراوات وعلب الأبر والسلالم المصنوعة من الحبال وسلاسل الزينة والحبال والأساور ومفارش المائدة والأوشحة وأغطية الزجاجات والأحذية والأزرار ومسامير العقد. وكان صانع الحبال يميل إلى

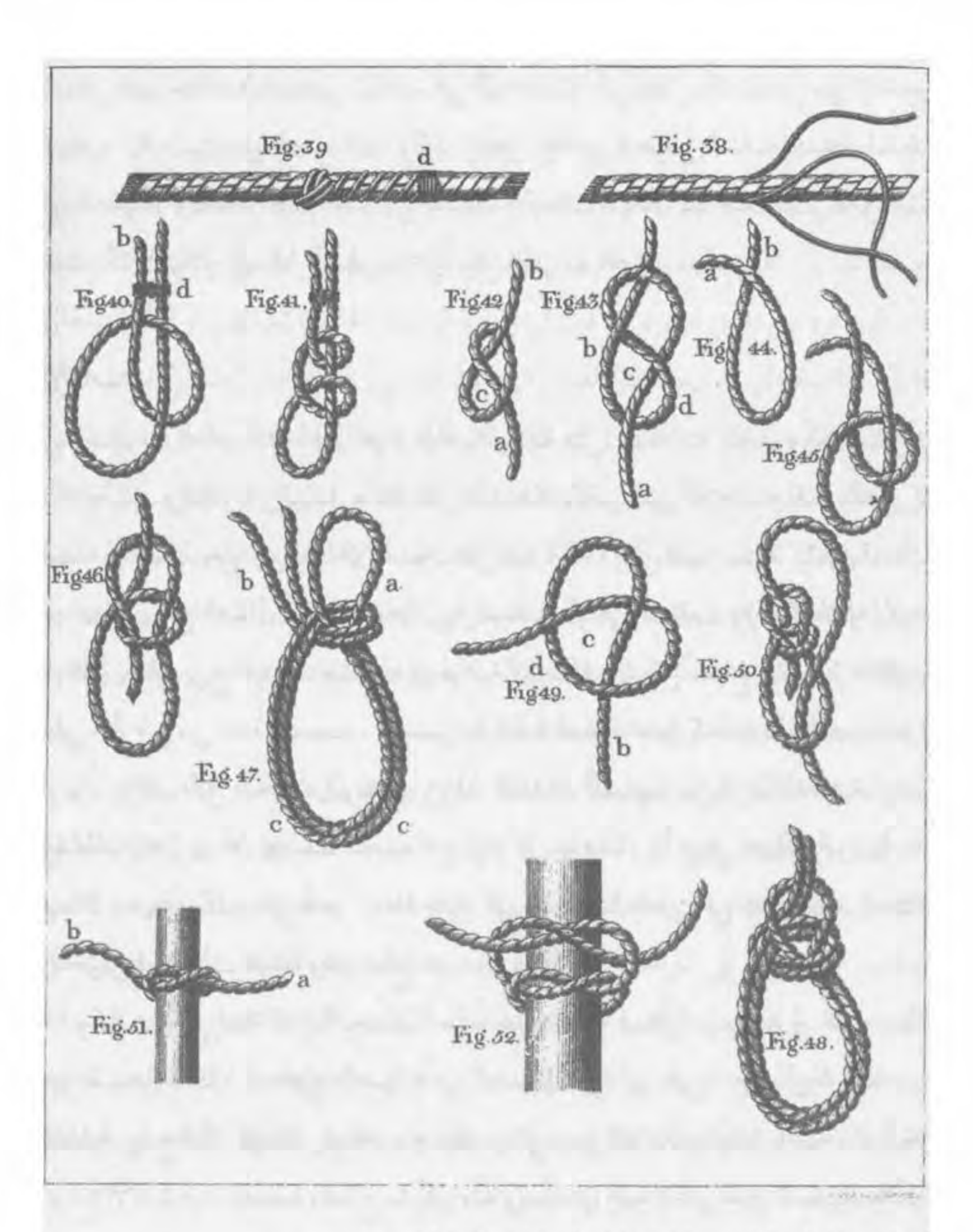
أن تتميز أعماله بزيادة التفاصيل عندما يكون العمل الفني الذي يعمل به لنفسه أو لمجرد الزينة. وتعتبر أشكال مقابض الخزانة مسألة كبرياء بشكل خاص إذ أن خزانة البحار تعتبر متاعه الشخصي الوحيد في الرحلة. ولكي يظل هذا العمل من التضفير أبيض، كان يُستعمل الصلصال. وكان الحبل الخاص بجرس السفينة مدعاة للفخر في السفينة. ويُصمّم حبل فخم كي يستخدم كذلك كهدايا للأحبة. ويتم عمل عقد متشابكة لابتكار الهدايا المشهورة محلياً مثل إطارات الصور.

الألعاب

اشتهرت ألعاب كثيرة بين أفراد طاقم السفينة مثل: بطاقات اللعب وألعاب الزهر والدومينو، والطاولة والداما. وكان مجرد مشاهدة اللعب مثيراً للاهتمام بقدر المشاركة فيها. وكتب البحار روبرت فيرجسون عن لعبة الداما على ظهر سفينة كاثلين قائلاً:

«وقف كل العمال، حتى القبطان، وباستثناء الرجل الواقف وراء الدفة والأفراد الواقفين على برج المراقبة، مشدوهين لمراقبة كل نقلة. ويمكن سماع سقوط رنة الإبرة على الأرض من شدة الصمت. واستمرت اللعبة لمدة ساعتين كاملتين ثم انتهت بفوز أوتو. ووقف كل البحارة البرتغاليين وقد انعقدت ألسنتهم من فرط الدهشة. وقال القبطان إنه يريد أن يجرب اللعب مع أوتو في يوم ما. وأخبرني صانع البراميل أن قبطان سفينتنا تغلب في آخر رحلة على كل الربابنة العاملين في مجال صيد الحيتان الآخرين في سانت هيلينا وفاز بمبلغ خمسين دولاراً»[10].

وكانت رقع لعبة الداما تُخطّط أحياناً على قطعة قماش مرسومة أو على غطاء خزانة بحار، كما أن قطع اللعب يمكن تصنيعها من أي شيء حتى أزرار الملابس القديمة. ومع ذلك فهناك رقع لعب صُنّعت بشيء من التعقيد والمهنية باستخدام أفخر أنواع الأخشاب المطعمة بالعاج بشكل يدوي بأيدي الهواة على متن السفينة، ولكن الهدف من عمل مثل هذه الرقعات الخشبية المزدانة بالعاج كان البيع في الموانئ أو إهداءها للأحبة والمقربين. وأشار فيرجسون إلى أنه «خلال الأيام القليلة الماضية انشغلت بصنع رقعة اللعب الخاصة بي، والتي استخدمت فيها قطعاً من خشب الورد



أعمال من الحبال والعقد من دليل إرشادات لبحارة في القرن التاسع عشر.

وخشب شجر الأطلسانية وخشب الصندل»[11].

ولعبة الدومينو مشهورة خصوصاً بين البحارة من قارة أوروبا، ولكن مرور البحارة على أنحاء العالم المتفرقة أتاح لهم التعرف على الكثير من الثقافات.

«شخص عبقري ومبتكر من نيوجيرسي أصبح كما يقول عن نفسه فريسة للملل، فصنع مجموعة من قطع الدومينو من فك حوت العنبر وصنع شخص آخر قطع النرد، في حين صنع شخص ثالث رقعة اللعب»[12].

والخلفية البروتستانتية البسيطة لبعض قباطنة نيو إنجلند تجعلهم يتورعون عن اللعب بالورق على الرغم من أن الرهان كان في كثير من الأحيان على قطع التبغ أكثر من الشلنات أو الدولارات. «لقد رأيت أكثر من ستة أشخاص جالسين حول صندوق وفي وسطه كومة من التبغ وأوراق لعب عليها آثار الزيت يلعبون بشكل صريح أو بشكل رباعي ويشاهدون اللعبة وكأن مصير حياتهم يتعلق بالفوز أو بالخسارة لأرطال قليلة من التبغ». وكذلك سرد كاتب المذكرات وليام ويتيكير كيف تزايد القلق بين بعض أفراد الطاقم الذي رأى اللاعبين الهواة غير المحترفين وهم يتكبدون الخسائر الفادحة بشكل متكرر على أيدي جماعة محترفة ومتمكنة من الأصدقاء. وتطور الأمر بعد ذلك بالطبع وانطلق الصياح بالكلمات العالية والتشاجر. وأخيراً، قُدّمت شكاوى إلى القبطان الذي عرض مكافأة عبارة عن رطل من التبغ عن كل مجموعة ورق لعب ترد إلى الضباط. وكانت هذه استراتيجية ناجحة بالفعل حيث رميت عدة مجموعات من ورق اللعب المهرب على ظهر السفينة»[13].

الموسيقى

تميز البحارة بحبهم غير المحدود لكافة أنواع الموسيقى، وتحفل السجلات والمذكرات بحكايات عن أنشطة البحارة الموسيقية. فالموسيقى ترفع الروح المعنوية وتنفّس عن المشاعر المكبوتة. ولطالما عبرت كلمات الأغنية في كثير من الأحيان عن الزمالة والسلوى التي يوفرها مثل هذا النشاط الموسيقي. فأثناء أعمال الحراسة، اعتاد البحارة المتواجدين في غير وقت الخدمة على التجمّع والغناء أو الرقص على وقع أي

موسيقى متاحة. وعلى الرغم من صغر المساحة المتوفرة في تلك الأماكن الضيقة، إلا أنه كان معروفاً عن البحارة ولعهم بإحضار آلات الكمنجة والأكورديون معهم على متن السفينة. كما تميزت المزامير والآلات الموسيقية الصغيرة بكونها لا تشغل حيزاً كبيراً في حقيبة متعلقات البحار. وفي حال عدم وجود أي أداة موسيقية، يُستعان بالبراميل بشكل مبهر للضرب عليها وكأنها طبول. وكان القباطنة المراعون للمشاعر والأكثر ذكاء يقدرون القيمة النفسية للموسيقى، فيسمحون بها للحفاظ على الروح المعنوية في حالة جيدة. وقد يطلب مثل هذا القبطان من رئيس البحارة أن يجمع كل العمال للرقص والغناء.

واشتهر السيد فرانسيس دريك بحبه لاصطحاب موسيقيين شديدي المهارة والاحترافية في رحلته للإبحار حول الكرة الأرضية في القرن السادس عشر. وعلى متن سفينة جازيلا - «Gazelle» في عام 1862، أشار الزميل الرابع في مذكراته إلى أنه في يوم عيد ميلاد واشنطن «قمنا بالترفيه عن أنفسنا بالعزف على الكمنجات والفلوتينا والطمبور. وعزفنا كما لم نعزف من قبل فكان الجو شديد الإثارة»[14]. ووصف ويليام ويتيكير صائد حيتان ألماني في القرن التاسع عشر كان يحمل معه «كماليات منوعة من ألمانيا– الكمنجات [على حد قول الكاتب] وأدوات الفلوتينا والطبول والكمان والناي ... التي وهبها للسفن التي مررنا بها وكانت في حاجة لمثل هذه الأدوات»[15].

وكانت الموسيقى تقدم ما هو أكثر بكثير من مجرد الترفيه الخالص لأفراد الطاقم. فالأغاني أثناء العمل كانت جزءاً مكملاً على متن السفينة في العمل التجاري على الرغم من أنها نادراً ما استخدمت على متن السفن البحرية. وقبل وقت قليل من التحول بشكل واسع الانتشار للمحركات الصغيرة في أواخر القرن التاسع عشر، كانت كل القوة المبذولة على متن السفينة تتم عن طريق استخدام عضلات العاملين على متن السفينة. فكانت الأغاني أو الأناشيد توفر الإيقاع المطلوب لمجهود فريق فعال بين أفراد الطاقم عند الإبحار أو جر حمولة داخل السفينة وخارجها أو دفع عجلة الرفع لرفع المرساة أو إمالة السفينة.

«إن قوة البحار أثناء عمله وهو يردد أغنية توازي قوة عشرة رجال آخرين»[16].

وتميزت كل سفينة بتتويجها لمغنٍ رئيسي وكأنه سلطان الغناء والطرب على ظهر السفينة بشكل غير رسمي. وبالإضافة لتمتع مثل هذا المطرب بصفات طربية عديدة مثل جودة الصوت وصحة الرئتين، يجب أن يتميز المغني كذلك بالإحساس الفردي بالإيقاع والشعور الفطري بأمزجة الأفراد في كل وقت. فانتقاء الأغنية المناسبة والتي تتماشى بشكل جيد مع المهمة الجاري العمل فيها وتناسب أمزجة أفراد الطاقم يمكن أن تلهم العمال ليبلغوا الذروة في الكفاءة في العمل.

وكان المغني ينشد شطراً من الأغنية ويتبعه البحارة ككورال. وكانت الأغاني التي تغنّى من دون موسيقى تنتقى لهدف معين. فأغاني السحب تستهدف جعل كل العمال يشدون في الوقت نفسه. وأغاني الشد القصير تدعو لبذل جهد كبير يتبعه نفس قبل السحب التالي مثل جر الحبل في آخر بوصات قليلة متبقية. وكان كل من غناء الشطر الفردي والكورال يتكرر طالما ظل الجهد مطلوباً.

اللحن الفردي: مرحبا بك يا نانسي داوسون مرحباً
الكورال: مرحباً أيها الرجل
اللحن الفردي: لديها فكرة، فمرحباً بها
الكورال: مرحباً يا رجل
اللحن الفردي: مرحبا بشمسنا الجميلة مرحبا!
الكورال: مرحباً يا رجل[17]

وكانت أغاني السحب المزدوجة لعمليات السحب الطويلة مثل رفع عارضة شراع السفينة الثقيلة. فعلى سبيل المثال، كان العمال يسحبون مرتين خلال كل لازمة لحن مثل «الوردة ذات اللون الأحمر القاني» حيث كانت كل سحبة موقوتة بالكلمة.

اللحن الفردي: كل أحذيتنا وملابسنا مرهونة
الكورال: انزلي، أيتها الوردة ذات اللون الأحمر القاني، انزلي!

اللحن الفردي: وهذه دورة عظيمة للسفينة حول كيب هورن
الكورال: انزلي، أيتها الوردة ذات اللون الأحمر القاني، انزلي![18]

وأغاني التسليم المتبادل هذه تتم أثناء رفع الأشرعة الخفيفة. حيث يغني رجلان أو ثلاثة رجال عند حبل رفع الأشرعة معاً وهم يسلمون الحبل من يد لأخرى. وهناك نسخة معروفة من هذا النوع من أغاني العمل وهي «البحار المخمور» وهي معروفة أيضاً باسم «وهي ترتفع»:

ماذا سنفعل مع بحار مخمور؟
ماذا سنفعل مع بحار مخمور؟
ماذا سنفعل مع بحار مخمور؟
في الصباح الباكر
شد لأعلى وهي ترتفع
شد لأعلى وهي ترتفع
شد لأعلى وهي ترتفع
في الصباح الباكر[19]

أما أغاني الرفع أو استعمال الونش فخصصت للمحاولات الطويلة مثل رفع المرساة أو إمالة أو تحميل أو إفراغ حمولة أو تشغيل مضخات. ومثل هذه الأغاني أكثر توافقاً من الأغاني الأخرى ولها لازمتان، ومنها «ارجع يا بادي» التي تحكي حكاية طاقم تعرض عن قصد لخداع بخصوص وجهة السفينة، وكانت هذه هي الأغنية:

اللحن الفردي: كنت مفلساً وعاطلاً في لندن
ونزلت لأرصفة شادويل للحصول على سفينة.
اللازمة: ارجع يا بادي وخذ الفائض
ارفع رافعتك وارفع السقاطة![20]

وكانت هناك أغنية معروفة للرافعة أو الونش هي «شيناندوا». وعلى الرغم من أنها أغنية لبحارة الأنهار، ولكن طبيعتها ذات الكلام المسهب وإيقاعها المتمايل جعل منها أغنية محبوبة في كثير من المناطق البحرية.

وتحولت الألحان الفردية في الأغنية في كثير من الأحيان من كلمات الأغاني المفضلة، ولكن المغني كان يقوم أحياناً باختراع الكلمات الخاصة به. وقد تخصص الأغاني للسخرية من الطباخ أو لسرد المحن التي تعرض لها البحار في الميناء. وأغنية «البحار المخمور» المشهورة تمثل تحذيراً لفرد الطاقم الذي ترك مهمات عمله ليتحملها رفاقه عندما كان غير لائق لأداء العمل بعد قضاء أمسية احتفالية في الميناء. كما يمكن لكلمات الأغاني أن تعبر عن الاستياء من القبطان أو الضباط بشكل مستتر بما أن التعبير بشكل صريح وواضح عن مثل هذا الأمر قد يجلب عقوبة شديدة على قائلها. وكان من الواضح أن هذا الأمر يتطلب من المغني أن يعتاد تحديداً على تسامح الضباط حيال موضوع الأغاني. فأغنية الرفع «اتركها يا جوني اتركها» يمكن أن تُغنى أثناء دخول ميناء وميل السفينة بجانب الرصيف. ومع وجود العديد من المقاطع، توضح هذه السطور كيف يمكن الإفصاح عن مشاعر الضغينة التي تراكمت أثناء الرحلة.

اللحن الفردي : لقد كان لحماً فاسداً وخبزاً سيئاً
اللازمة: اتركها يا جوني اتركها!
اللحن الفردي: كلها أو مت من الجوع، هكذا قال الشيخ
اللازمة: اتركها يا جوني اتركها! [21]

ونادراً ما كان المغني يختار أغنية حزينة أثناء الأجواء المليئة بالنشاط. ولكن في الأيام شديدة السخونة التي يتطلب فيها كل عمل بذل أقصى الجهد، كانت تُغنّى أغاني الرفع بنغمة حزينة وذلك مثل أغنية «سانتا آنا» الحزينة.

يا مكسيك يا حلوة يا مكسيك
مرحى سانتا آنا!

نحن متجهون إلى المكسيك
ذاهبون إلى سهول المكسيك[22].

وخلال فجر عمليات الاستكشاف، كانت السفن من البلاد ذات الأغلبية الكاثوليكية مثل إسبانيا والبرتغال تضمن أغاني الصلاة كجزء من عاداتها اليومية. وهذه الأغاني في كثير من الأحيان تغنى باللغة اللاتينية وهي لغة كنيسة الروم الكاثوليك. وكان البحارة شديدي التدين في كثير من الأحيان فيقومون بهذا النشاط بشكل جدي. وأصغر الأولاد يقود الفرقة في السفينة أثناء إنشاد الأغنية الدينية. هذا الواجب كان معروفاً باسم (غلمان المقشة) ويقع على عاتق هؤلاء الصبيان مثلما كان يحدث وبالطريقة نفسها أن يطلب من أصغر طفل في العائلة أن يقوم بنفسه بأداء صلاة الشكر. وكان وقت الفجر ووقت الغروب الإشارة لغناء أغاني صلاة العشاء والصباح في نغمات ملائكية من عبارات يرددها ويغنيها هؤلاء الأولاد الصغار. وكان الصبي ينادي كل نصف ساعة مع انقلاب الساعة الرملية. وعند دقة جرس الساعة الخامسة:

لقد مضت الساعة الخامسة وتليها الساعة السادسة
ويتلوهما المزيد بمشيئة الرب
فإحصاء الوقت وتمضيته يجعلان الرحلة تمر سريعاً[23].

وتشابه التزام البحارة البروتستانت بالعبادة مع التزام البحارة الكاثوليك، ولكنهم كانوا يتغنون بأغانيهم بوجه عام باستخدام لغة بلادهم. والبحارة المتشدّدون في البحرية الإنجليزية التابعة للأدميرال جورج مونك يتجنبون الموسيقى في إنشاد ترانيمهم تماماً مثلما يفعلون أثناء أداء الصلاة على اليابسة بخلاف رجال البحرية التابعة لعصر عودة الملكية الذين كانوا يغنون بحيوية ونشاط بمصاحبة أي أداة موسيقية متاحة.

وهناك ثمة ضرب من الغناء يختلف بشكل كبير عن الغناء الذي يتم في مقدمة

السفينة حيث كان البحارة يغنون لأنفسهم. واتسمت الأغاني التي تُغنّى في منطقة مقدمة السفينة بأنها إباحية وفاحشة في كثير من الأحيان إذ كانت تهدف إلى الترفيه في طبيعتها. وتغنّى مثل هذه الأغاني في وقت المراقبة بأسفل سطح السفينة أثناء نوبات المراقبة وأثناء أي وقت فراغ قد يحصل عليه البحار. كما تُغنى عادة بمصاحبة أي آلة موسيقية متوافرة. وبعض الأغاني المعروفة تعد من أعظم الألحان الشعبية المشهورة في ذلك الوقت والتي كتبها خصيصاً كتاب محترفون وتتحدث عن حياة البحر والبحارة، ولكن وبوجه عام، لم تجد أغاني البحر التي انتشرت في ذلك الوقت بين أوساط المقيمين في اليابسة ولا علاقة لهم بحياة البحر مثل أغاني «نانسي لي» أو «موت نيلسون» أي صدى أو شعبية لدى العاملين في مقدمة السفينة ولم يتم تداولها بينهم لا بالغناء ولا بالتعلق بها وتكرارها في غنائهم اليومي المتكرر.

كما شاعت أغنيات من تأليف البحارة أنفسهم. وهذه تتمتع عادة بجودة قصصية. فتميل إلى الجانب العاطفي أو الرومانسي إلى جانب الإحساس بالاتساع والامتداد البيئي وقوة البحر. وكانت تلك الأغاني بمثابة متنفس لمشاعر الحزن الداخلي العميق والحنين للأحبة أو الإحساس بدنو الموت الذي قد يسود بيئة مؤلف الأغنية في ذلك الوقت. وفي كثير من الأحيان يتخذ موضوع الأغنية شكلاً درامياً فيحكي حكايات عن تحطم سفينة، أو العواصف التي تواجهها، أو أحداث التمرد، أو الميتة العنيفة التي يعاني منها ضحايا البحر. وكثيراً ما اقتُبست الألحان الشهيرة من الأغاني الشعبية الأخرى أو أغاني البحر بشكل منتظم ووضعت لها كلمات أغنية جديدة للبحر تتناغم مع تلك الألحان، كما ضُمّنت أحياناً الاسم الأصلي للأغنية القديمة في نصوص الأغاني الجديدة.

وكان من المعتاد أن يقوم البحار الذي ألهمته أغنية جديدة بدعوة المستمعين للتجمع من كل جانب لمشاركته الغناء. كما اعتاد المطربون على ذكر اسم السفينة كما هو معتاد في أول الأغنية والتغني بصفاتها. وأضحت عملية أسر السفينة الفرنسية مارس – «Mars» عام 1746 بواسطة السفينة الإنجليزية نوتينجهام – «Nottingham» مصدر إلهام للأغنية التالية:

تعالوا جميعاً أيها البحارة المبتهجون، تجمعوا حولي أنا العجوز القوي تار.
لأحكي لكم يا أبنائي عن معركة اندلعت في نوتينجهام.
قاد تلك المعركة ربان شاب كان اسمه فيل سوماريز.
ولقد أخضع بعزيمته القوية أعداء إنجلترا وروضهم. (24)

وبدأ كثيرون آخرون بتحديد الحكاية بوقت ومكان معين:

كان العام ألف وثمانمائة وواحد
يوم عشرين مارس
رفعنا كل أشرعتنا الثانية
أبحروا نحو جرينلاند أيها الأولاد الشجعان.
أبحروا نحو جرينلاند . (25)

واشتهر أفراد طاقم السفينة بمكانتهم ووظيفتهم على ظهر المركب لا باسمه، وكان المؤلف الأصلي للأغاني من المفترض أن يحصل على مكانة عالية في بعض الأحيان. وعرف البحارة الأمريكيون بأنهم يختتمون أغانيهم بدرس أخلاقي مستفاد يمجد فضيلة تجنب الصحبة الفاسدة والنساء اللعوبات والمشروبات الروحية مثلما هو الأمر في أغنية «إلى البحر مرة أخرى».

تعالوا جميعاً أيها البحارة الجريئون من البحرية واسمعوا أغنيتي
عندما تنتهي من رحلاتك الطويلة، أنصحك بألا ترتكب أي خطيئة
اتبع نصيحتي بعدم شرب المسكرات ولا تذهب مسرعاً للهو على اليابسة
ولكن تزوج أيها الشاب واقضِ ليلك ولا تعد للبحر مرة أخرى بعد ذلك! (26)

الترويح عن النفس

تطلبت العزلة في البحر أن يدع البحارة في إعداد موادهم الترفيهية. فقد أنتج بعض أفراد الطاقم استعراضاتهم الخاصة بهم. وبرزت تحديات عديدة في محاولة العثور

على أزياء ومشاهد جديدة لتلك الاستعراضات على الرغم من أن الجمهور لم يكن ليلح في الطلب في هذا الصدد. ومع ذلك فقد تحدثت بعض المذكرات المكتوبة عن إنتاج مسرحيات كاملة باستخدام ستائر المسرح المشهورة وإسدالها عند بداية العرض ونهايته، ووجود أضواء للمسرح، والدعائم التي تستخدم على خشبة المسرح، ووصل الأمر إلى توفير باب بمقابض للمساهمة في إضفاء جو من الواقعية على النص المسرحي. وكانت الأنواع الأكثر شعبية هي المسرحية الهزلية والميلودراما بشكل خاص. ولم تكن السيناريوهات ولا التمثيل الباهر أموراً ضرورية في مثل هذه العروض، ولكن هناك بعض الأعمال التي نالت شهرة وصيتاً ببساطة بسبب أسلوب التنظيم والعرض.

وامتدح الأدميرال نيلسون القيمة العلاجية للعمل المسرحي. فلم يكتف فقط بتشجيع مثل هذا الإنتاج ولكنه كان أيضاً يشجع الرجال على التمثيل ببراعة وإظهار الاهتمام في عملية الترفيه عن أفراد الطاقم.

الفنون

في عصر لم تكن عملية التصوير قد اختُرعت بعد، كان الفن يمثل متعة وإنجازاً مهنياً في آن واحد. ولم تظهر حجرات البحارة المتجاورة والسفن التي تؤرجحها الرياح في اللوحات والرسومات في ذلك الوقت بشكل تقليدي، ولكن البحارة ابتكروا قدراً معقولاً من الصور عن هذه الأمور في سجلاتهم ومذكراتهم ورسوماتهم. ورسم الضباط الصور التوضيحية الفريدة في سجلاتهم وأوردوا فيها المعالم المهمة والسفن التي شوهدت أو أي مشاهد غريبة واجهوها أثناء الرحلة. وامتلأت الرسوم البيانية برسوم تخطيطية لدرافيل وطيور وجزر. وقد أثبت نيكولاس بوكوك، ضابط البحرية في البحرية الملكية براعته الشديدة كفنان لديه مهنة ثانية كفنان ورسام خلال سنوات تقاعده. وجرى تكليف بوكوك من قبل عدة أدميرالات برسم أحداث معينة حدثت لهم من أجل أن يضمّنوا تلك الرسوم في مذكراتهم.

وتميزت المذكرات التي يحتفظ بها أفراد الطاقم بكونها أقل شهرة وذيوعاً. كما احتوت بعض الأمثلة الموجودة من هذه المذكرات على صور توضيحية ممتازة

تصور الحياة على متن سفينة وتوثق للقرى والناس في الموانئ الغريبة. ومن الناحية الفعلية فإن كل هذه المذكرات المزودة بالصور قد أنجزت باستخدام قلم بسيط وحبر أسود، على الرغم من أن بعض مدوني تلك المذكرات قد استخدموا ألواناً مختلفة من الحبر.

كما وتميزت سجلات صائدي الحيتان بشكل فني فريد خاص بها. فكانت تُصوّر صوراً ظلية شديدة الدقة والوضوح للحيتان طوال الوقت. وكانت تلك الصور الظلية تصف مختلف أنواع الحيتان– اليمين أو العنبر أو الأحدب– والتي تمثل غالبية أنواع الحيتان المعروفة في ذلك الوقت، وصُوّرت في أختام حجرية منقوشة كان القبطان يحتفظ بها لهذا الغرض المحدد. وتميزت بعض هذه الأختام بأشكالها المنحوتة بروعة أو أنها تُرسم على مقابض مصنوعة من العاج المنحوت. وفي وسط كل ختم من أختام الحيتان يترك فراغ في المذكرات يكتب فيه القبطان عدد براميل الزيت التي استحصل عليها من الحوت. وإذا نجح الحوت في الفرار من الأسر، فإن القبطان يدخل حكاية الحوت ببساطة وبشكل عمودي مشيراً إلى أنه نجا وهرب. ويجري أحياناً إضافة الأعمدة المائية الإعصارية ورماح صيد الحيتان والقوارب التي تعرضت للتلف في الرسوم التوضيحية.

القراءة

حاول بعض البحارة الاستفادة من الساعات الطويلة التي يقضونها على متن السفينة واستغلالها في تطوير عقولهم. فقد سجل روبرت فيرجسون أنه استغل وقت فراغه على ظهر السفينة بإعطاء دروس تعليمية خاصة لاثنين من رفاقه. وعلق أحدهم، وهو فرانك جوميز على عملية تعليم الآخرين في أثناء تواجدهم على متن السفينة قائلاً: «لقد أظهر شوقاً بالغاً لتعلم القراءة والكتابة. وفي مقابل تقديمي له الدروس وتعليمي إياه القراءة والكتابة، يقوم بأداء القليل من الأعمال الصغيرة المتنوعة من أجلي»[27]. وبعض الرجال التحق بالعمل في البحر في سن مبكرة من حياته لدرجة أن تعليمه النظامي كان محدوداً جداً. ويشاع أن جون سكوت دوبوا، قبطان سفينة

استخدم بعض القباطنة الأختام في سجلاتهم لتخليد عملية صيد الحيتان والاحتفاء بها. واعتاد القباطنة على ذكر عدد براميل الزيت المستخرجة من هذا الحوت في مساحة فارغة على جانب الطباعة. أما الصورة التي يظهر بها الجزء المفلطح من حوت يغوص فتعني أن هذا الحوت قد نجح في الفرار.

آن ألكسندر: «كان رجلاً مميزاً لدرجة أنه دفع لرفاقه لتعليمه الكتابة والقراءة. ورأى آخرون الفرصة سانحة لتوسيع آفاق معرفتهم في مجالات أخرى. فقد أشار فيرجسون إلى أنه استعار كتاباً عن الإبحار من القبطان «وكنت أدرس الإبحار بقدر ما أستطيع من دون معلم»[28].

وأشار تشارلز نوردوف إلى أنه قرأ «كل الكتب الموجودة في السفينة، وكان الكثير منها أبحاثاً عن علم الرياضيات والاقتصاد السياسي ومواضيع جافة ومملة أخرى»[29].

وكتبت سوزان هاثورن التي رافقت زوجها جود في البحر وهي عروس في

عام 1855، في مذكراتها قائلة: «كان زوجي جود يقرأ إيفانو فهو شديد التعلق بهذا الكتاب. وأعتقد أنها من أفضل القصص التي كتبها سكوت»[30] وتميزت اختياراتها في مجال القراءة بأنها تتطابق بالضبط مع ما كان يُقرأ في تلك الفترة التاريخية التي تعيش فيها. «لولا قراءتنا لتلك الكتب ما كنا نجونا من الغرق في مستنقعات الوحل والاضمحلال، ولهذا فقد اعتدنا على قراءة قصائد بايرون لتخفف عنا هول ما نلاقيه»[31].

وبعد زيارة لمنزل أحد المبشرين في جزيرة ستروخ في جنوب الباسيفيك، أشارت إليزا ويليامز زوجة القبطان توماس ويليامز قائلة: «أعطونا كتباً وصحفاً كان بعضها حديثاً جداً مما أدخل السرور والحبور على قلوبنا جميعاً للحصول على تلك الهدايا»[32]. ولم يكن منح الكتب كهدايا يقتصر على المبشرين. فلقد وصف تشارلز نوردوف أحد المواقف لدى زيارته لسفينة أخرى:

«أطلعوني على بعض الكتب الجديدة. وعندما طالعتها باهتمام شديد وأعربت عن رغبتي بقراءة كتاب محدد منها. وفي ذاك الوقت لم أتلق أي تعليق على رغبتي هذه. ولكن عندما كنت على وشك أن أعود أدراجي على متن السفينة في المساء، وضع شخص غريب رزمة في يدي ثم اختفى قبل أن أتمكن من سؤاله ما هي. وعندما فتحت هذه الصرة عند صعودي لسطح سفينة، وجدت أنه الكتاب الذي كنت أرغب في قراءته».

وكان من قبيل الإساءة البالغة رفض هدية من هذا النوع أو حتى التعبير عن أي إحساس بالامتنان عند قبولها أو عرض مبلغ من المال مقابل الحصول عليها[33].

وتحدث ناثانيل تايلور وهو طبيب إحدى السفن، عن مشاركة الكتب وسلط بعض الضوء على كم مواد القراءة المتاح للبحار:

«حملت من المنزل كمية كبيرة من الكتب وقمت بتوزيعها على الأسطولين مقابل الحصول على كتب أخرى. ودهشت كثيراً حين اكتشفت أن البحار قارئ جيد جداً بشكل عام، فهو في الحقيقة نادراً ما يترك ميناء من دون زيادة نصيبه من الكتب. وفي

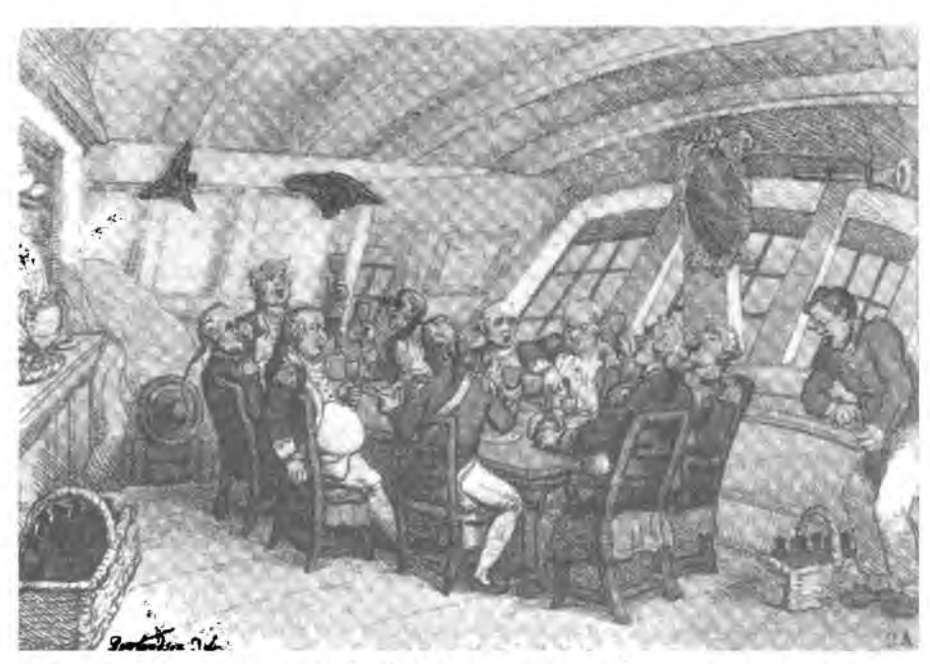
إحدى المرات أحصينا عدد المجلدات التي نعرف أنها متداولة في الجزيرة، فوجدنا أنها تبلغ أكثر من ثلاثمائة»[34].

الكتابة

اتصف صائدو الحيتان تحديداً بميلهم الكبير لكتابة الخطابات. فقد أتاح لهم ذلك مساحة يستطيعون فيها التنفيس والتعبير عن أعمق مشاعرهم وأخص خواطرهم. وكتب القبطان دوبوا لزوجته قائلاً: «مرت علينا الآن ثمانية أيام بعيدين عن الوطن وأشعر كأنها ثمانية أشهر... وإني أكثر اشتياقاً للوطن من ذي قبل». كما أسر إليها في خطاب منفصل قائلاً: «أعتقد أنني سآخذ حماماً هذا المساء [ولكن] ليس لدي مناشف وهي الشيء الذي نسيت إحضاره معي»[35].

ولم يكن تسليم البريد في عرض البحر أمراً سريعاً أو سهلاً، ومع ذلك فقد دفعت الرغبة في الحفاظ على العلاقات مع الأحبة البحارة إلى ابتكار العديد من الطرق للتغلب على الحجم الهائل من المسافة والزمن الذي كان يفصلهم عن أحبائهم لمدد غير محددة. وكانت الزوجات يرسلن خطابات موجهة ببساطة بمثل هذا الشكل «القبطان ناثان جيرنيجان، سفينة سبلينديد، المحيط الهادئ»[36]. وكانت الخطابات ترسل إلى السفارات والبعثات التبشيرية وحتى في براميل تُدقّ بمسامير في جذوع الأشجار على الجزر المنعزلة. كما كانت السفن التي تسافر لأماكن بعيدة تسلم الخطابات في الموانئ التي تمر بها في حين أن السفن التي تنهي رحلتها في تلك الموانئ تتسلم مثل هذه الخطابات لتعيدها للوطن. واشتهرت جزيرة تشارلز في جالاباجوس بكونها خليج مكتب البريد. وكان صندوق البريد الكبير الخاص بها والمغطى بصدفة سلحفاة عملاقة والملتصق بعارضة خشبية بمسامير مكاناً مشهوراً لصائدي الحيتان لتسليم واستلام الخطابات. كما كانت السفن التي تتقابل في عرض البحر أو في مكان الرسو تتبادل البريد بالإضافة إلى الصحف والأخبار.

ونظراً لتمتع معظم الضباط بميزة كونهم متعلمين فقد واظب العديد منهم على كتابة مذكرات شخصية أو يوميات. وكان قادة البحرية يخضعون لما يلزمهم بإرسال



«مقصورة غناء» بواسطة توماس رولاندسون (1756–1827). لم يكن العشاء على مائدة القبطان في القرن الثامن عشر يمثل هذا الصخب على النحو المبين في هذا الرسم التوضيحي. المتحف الوطني البحري.

برقيات مفصلة لرؤسائهم. وكانت هذه أحياناً عبارة عن تصنيفات مبسطة عن الأنشطة اليومية، ولكنها غالباً ما تتخذ شكلاً من أشكال السرد البياني المسهب ولاسيما بعد الدخول في معركة ناجحة. وهذه الرسائل فرصة ليشيد القادة بمرؤوسيهم والكشف بفخر عما حققوه من نجاحات وانتصارات.

وفي هذا الصدد، نجد الفقرة الأخيرة من رسالة الأدميرال كوثبرت كولينجوود التي كتبها بعد يوم من معركة الطرف الأغر (1805) مثالاً على ذلك:

«بعد مثل هذا الانتصار، فإنه قد يبدو أنه لا حاجة للثناء على الأدوار المعينة التي لعبها العديد من القادة العسكريين، فالنتيجة النهائية تفصح بكل بلاغة عن هذا الموضوع أكثر مما يمكن لأي لغة التعبير بصدق عن مثل هذا الانتصار، وكان الهدف الذي حرك الجميع هي تلك الروح الواحدة التي دبت في أوصالهم جميعاً: عندما بذل جميعهم أقصى جهودهم بحماسة في خدمة بلادهم حق علينا جميعاً تسجيل

صفات هؤلاء الرجال النبيلة والثناء عليها ومدحها بما تستحق من ثناء وتحية. وأقر بأنني لم أشهد قطّ مثل هذه الصفات النبيلة مجتمعة بمثل هذا الوضوح مثلما كانت عليه في المعركة التي وصفتها»[37].

الترفيه

كان الترفيه أحد وسائل الترويح عن النفس الأكثر شيوعاً بين ضباط البحرية. وتناول العشاء على مائدة القبطان فرصة للضباط لمشاركة زملائهم لتقدير حسن الذوق الذي يقدمونه لبعضهم بعضاً عند المشاركة في الطعام والنبيذ والأحاديث الودية. ويتميز تناول العشاء بوجود جذور عميقة في الشكليات المرتبطة بمفهوم الضيافة، ولكن الحاجة لمحافظة كل رجل على مكانته ورتبته ومظهره قد تجعل من العشاء أمراً رسمياً ومحرجاً. وبحكم العرف والتقاليد، فإن القبطان هو الشخص الوحيد المخول له بالبدء في مجاذبة أطراف الحديث مع الآخرين، حتى في وجود ركاب معه في هذه المناسبة، كما توجّب على القبطان لعب دور منسق المناسبة والمختص بضبط أسلوب الحوار واختيار الموضوعات التي سيدور حولها النقاش أثناء تناول العشاء.

وقد يستغل القبطان توجيه الدعوة لتناول الطعام على مائدته للضباط الأقل رتبة في عمل بعض الاختبارات التجريبية عليهم وعلى سلوكهم لاستكشاف شخصياتهم وسلوكهم، إنما في الوقت نفسه يتوجّب على القبطان في تلك المناسبة تجنب جرح أو تجاهل أي واحد من هؤلاء الضباط الجدد أو الأقل رتبة حتى ولو حدث مثل هذا الأمر عن غير قصد أو سهواً. كما كان يتوجب عليه أيضاً عدم إظهار الكثير من الحماس لمرؤوسيه وهو ما قد يكون مضراً بالانضباط العام والنظام في السفينة.

وفي مناسبة شهيرة قبل معركة كوبنهاجن، دعا الأدميرال نيلسون كل قباطنة أسطوله إلى مأدبة عشاء وسط البحر. ووصف هؤلاء الرجال بأنهم «الإخوة الضباط» ويبدو أنهم ردوا المجاملة له بأن أظهروا مستوى رفيعاً من الإخلاص والموالاة لإمرته عليهم[38]. ويمكن القول، وهذا أمر أكيد بالفعل، إن الرجال من الرتبة والمكانة نفسها ينجذب بعضهم إلى بعض بشكل طبيعي للغاية. ولكن تشارلز نوردوف الذي كتب

عن زيارة تمت بين رجلين من رجال الحرب، بين أن مثل هذه المشاعر لم تكن تقتصر على الضباط وحدهم:

«كنت أجد دائماً أن طاقمنا يمكنه أن ينسجم مع أطقم السفن الأخرى المتمركزة حيث تتمركز السفينة، واتخذ عمال أعلى مقدمة السفينة مواضعهم عند مقدمة السفينة، في حين شوهد عمال المنصة الرئيسية للصاري وهم يتجمعون في وسطها. ولم يكن من النادر أن يجد أحدهم زميلاً قديماً عندما يتناهى إليه أنه موجود في جزء مختلف من السفينة، فيحدث إحساس بخيبة الأمل، وغالباً ما يكون شعوراً بالجفاء الإيجابي... فنحن مخلوقات يغلب عليها طابع التعود، والصديق الذي قد يظهر بصورة مختلفة في ظروف مغايرة قد لا يستمر صديقا مقرباً بعد انتهاء مثل هذه الظروف المتغيرة»[39].

وقد تقوم مجموعة ما على السفينة بدعوة مجموعة أخرى من غير العاملين في مكانهم على ظهر السفينة ومن خارج مجموعتهم الطبيعية لتناول العشاء معهم، وعندئذ يكون من الشائع عند توجيه دعوة لمثل هؤلاء الزائرين لتناول العشاء من خارج السفينة، إن وجد مثل هذا الأمر، معاملة مثل هؤلاء الزوار باعتبارهم ضيوفاً أعزاء. وأشار تشارلز نوردوف إلى ذلك قائلاً: «دائماً ما يُقدّم أفضل ما على سطح السفينة للضيوف. فالشخص الغريب له مكان الشرف على المائدة، ويقدم له الطعام أولاً، كما يقدم له أفضل الأجزاء من الطعام... ولا ينبغي تجاهل أي إشارة تدل على الاهتمام به. وإذا كان هناك شيء ما بالتحديد يرغب باقتنائه أي كان، حتى لو كان هذا الأمر الرغبة في الحصول على نصف ممتلكات المرء، فهي له»[40].

تجمعات سفن صيد الحيتان

استخدم مصطلح «رعيل الحيتان» في الأصل لوصف سرب الحيتان ولكن أصبح ينطبق بعد ذلك على المناسبة التي تلتقي فيها سفن صيد الحيتان في عرض البحر

وتتزاور. ويعد الاجتماع والتزاور بين السفن نشاطاً مقتصراً على مجال صيد الحيتان. فللسفن التجارية جداول زمنية تلتقي فيها، وللسفن الحربية أماكن تمركز تحافظ عليها وواجبات تؤديها. وكتب هيرمان ملفيل قائلاً: «عندما يلتقي رجال الحرب، حين تقع فرصة للقاء في عرض البحر، فإنهم يخوضون في البداية سلسلة سخيفة من الشجارات والمنافسات مثل الغطس في المياه التي لا يبدو على الإطلاق أنها تعكس مشاعر قلبية جيدة ومحبة أخوية»[41].

والطول الشديد في فترات رحلات صيد الحيتان هو الذي جعل من التزاور والاجتماع بين سفن صيد الحيتان أمراً مشهوراً. فالعزلة الشديدة لمثل هذه الرحلات تنكسر ببهجة لقاء سفينتين في عرض البحر. فإذا كان كل من القبطانين يرغب في الزيارة، فإنهما يطلقان إشارة لواحدهما الآخر. وتمر السفينة التي تسير مع الطقس بمؤخرة السفينة التي تسير مع اتجاه الريح. ويقوم القبطان وبعض طاقم السفينة الأولى بركوب قارب والذهاب إلى السفينة الأخرى، في حين يقوم نظيره وبعض أفراد طاقم السفينة الثانية بزيارة السفينة الأولى.

وينجذب الزوار من السفينة لنظرائهم من السفينة الأخرى فالضباط يجلسون مع الضباط، وأفراد الطاقم يجلسون مع أفراد الطاقم. وينهمك الجميع في طرح الأسئلة حول أمكنة ميلادهم وأسفارهم وخبراتهم. وتلك الزيارات الخاصة بسفن صيد الحيتان تستمر من يوم واحد وحتى أسبوع. وهذه المناسبة فرصة جيدة لتقديم الأغذية اللذيذة للجميع وبكثرة. وقبل أن تنتهي الزيارة يتم تبادل الكتب والبريد والصحف. كما يتم وبشكل مجاني تقديم هدايا عبارة عن التبغ والغلايين والملابس اللازمة.

وتعد الزيارات بين سفن صيد الحيتان بمثابة علامات بارزة خلال السنوات الطويلة التي تنقضي في رحلات صيد الحيتان، كما أنها موضع ترحيب من زوجات القباطنة اللاتي كن يخرجن إلى البحر مع أزواجهن. وفي أوائل عام 1853 خُلّد الاجتماع الفريد بين أربع سفن لصيد الحيتان وهي دوف ودرايفر وكانداس وماري في اجتماع واحد في المحيط الهادئ وذلك بنقش هذا الحدث على سن أحد الحيتان. وعند التواجد في الميناء، كانت مجموعات من الرجال تقوم في كثير من الأحيان بزيارات من سفينة

لأخرى. ومن المهم أن نشير إلى أن العادات والبروتوكولات التي يحكيها صائدو الحيتان عُثر عليها على متن سفن أخرى كذلك.

ويعتبر التنوع في الاهتمامات والمهارات والهوايات التي حصل عليها البحارة ليقضوا بها وقت فراغهم وليعبروا بها عن أنفسهم وهم خارج الخدمة، وافراً بوفرة عدد الرجال الذين خرجوا لعرض البحر. فقد ظهرت تقارير عن قبطان صنع حذاءً، وآخر صنع وسادة، وكان قبطان آخر بارعاً في شغل الإبرة حتى إنه كان ينجز مفرشاً في كل رحلة[42].

الحواشي

1. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 174 —175.
2. المصدر السابق، ص. 151—157. كان اللون الأزرق هو لون رداء العمل التابع للبحرية الأمريكية. ولكن بعد تناول الإفطار وحتى العشاء يُرتدى الزي الأبيض ذلك أن السفينة تكون في مرأى من العامة.
3. إدوارد ستاكبول، النحت في ميناء ميستيك (ميستيك، ط: الجمعية البحرية التاريخية، العدد 33، مارس 1958) ص. 11—12.
4. هارولد ويليامز، إحدى أسر صيد الحيتان (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1964) ص. 26.
5. ستاكبول ص. 39.
6. هيرمان ملفيل، موبي ديك (نيويورك: المكتبة الأمريكية، 1984) ص. 1082.
7. المصدر السابق.
8. إليانور إيرلي، «لحظات من الحب من فك حوت العنبر» في طبعة ريتشارد هيكمان، أمريكيون وقت الإبحار (دبلن، ونيو هامبشاير: يانكيز إنك 1968) ص. 186.
9. ويليامز، ص. 112—113.
10. روبرت فيرجسون، الطاعن بالحربة: رحلة لمدة أربع سنوات على متن سفينة

باركي كاثلين، 1880–1884 (فيلادلفيا: مطبعة جامعة بنسلفانيا، 1936) ص. 27.
11. المصدر السابق، ص. 75.
12. ويليام بي وايتكير، الابن، أربع سنوات على متن سفينة صيد حيتان في السنوات بين 1855 –1859 (فيلادلفيا، بنسلفانيا: جي بي ليبينكوت، 1960) ص. 33.
14. إيما مايهيو وايتينج وهنري بيتل هوج، زوجات صائدي الحيتان (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1953) ص. 105.
15. وايتكير، ص. 182.
16. ريتشارد هنري دانا الابن، عامان في البحر (بوسطن: إستيس ولوريات، 1840) ص. 102.
17. بيل بونيان وجين بونيان، إمساكة جيدة ومرور رائع (نيويورك: ألفريد إيه نوبف، 1969) ص. 74–75.
18. جون أنطوني سكوت، بالارد الأمريكية (نيويورك: جروسيت ودنلاب، 1967) ص. 132–134.
19. فريدريك بيز هارلو، الغناء على متن السفن الأمريكية (بير، إم إيه: بير جازيت، 1962) ص. 107–108.
20. بونيان وبونيان، ص. 79–80.
21. سكوت، ص. 135–137.
22. هارلو، ص. 41–42.
23. صموئيل إليوت موريسون، كريستوفر كولومبوس البحار (نيويورك: ميريديان، 1983) ص. 41–42.
24. جون لافين، البحارة: قصة البحار البريطاني (لندن: كاسل، 1969) ص. 184–185.
25. هوراس بيك، الفولكلور والبحر (ميدل تاون، ط: مطبعة جامعة ويسليان، 1973) ص. 174.
26. سكوت، ص. 140–141.

27. فيرجسون ص. 52.
28. المصدر السابق، ص. 163.
29. تشارلز نوردوف، صيد الحيتان وصيد الأسماك (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1877) ص. 157.
30. كاترين بتروسكي، مرور العروس: عام قضته سوزان هاثورن تحت الشراع (بوسطن: مطبعة جامعة نورث إيسترن، 1997) ص. 108.
31. المصدر السابق، ص. 56.
32. ويليامز، ص. 114.
33. نوردوف، حياة بحار، ص. 347.
34. هوارد بالمر، طبعة. ناثانيل تايلور: الحياة على سفينة صيد حيتان (نيو لندن، ط: الجمعية التاريخية بمقاطعة نيو لندن، 1929)، ص. 132.
35. كليمنت سي ساوتيل، السفينة آن ألكسندر ب نيو بدفورد 1805–1851 (ميستيك، ط: الرابطة البحرية التاريخية، العدد 40، 1962) ص. 63–64.
36. وايتينج وهوج، ص. 2.
37. نيكولاس بليك وريتشارد لورنس، الرفقة المصورة للقوات البحرية بقيادة نيلسون (ميكانيكسبرج، بي إيه: ستاكبول، 2000) ص. 161.
38. إن إيه إم رودجر، العالم الخشبي: تشريح للقوات البحرية الجورجية (نيويورك: نورتون، 1996) ص. 292.
39. تشارلز نوردوف، حياة بحار، ص. 345.
40. المصدر السابق، ص. 347.
41. ملفيل، ص. 1049.
42. جوان دروت، فريجاتس: زوجات قباطنة السفن التجارية تحت الشراع (نيويورك، سايمون أند شوستر، 1998)، ص. 153.

الفصل الثامن

النساء والبحر

حياة طويلة ومديدة أتمناها لزوجتي الجميلة ورفقائنا في عرض البحر،
وأتمنى في أي مكان نحل به أن تحفظ عظامنا بعيداً عن روح ديفي جونز الشريرة!

من أغنية البحر «نانسي لي»

اشتهر البحارة منذ قديم الأزل بإيمانهم بالأساطير والخرافات. وأسهمت ظواهر البحار التي تتنوع بين ظاهرة عمود الماء، وتوهج الضوء، واشتعال نار قديس البحار إيلمو في خلق سلسلة متعددة من الأساطير وألوان السحر والشعوذة. ونشأت الخرافات والغيبيات لكي تتكهن وتفسر الميول والنزعات المتغيرة والمتقلبة للرياح والماء بمعانيها الملموسة. «لم أر قط حادثاً مروعاً على متن السفينة إلا وكان أحد الأشخاص قد زاد من تكهناته الخرافية واستحوذ على انتباه الناظرين بهذا الحدث قبل وقوعه والذي اعتبره بمثابة تحذير أو تنبيه»[1].

وإحدى تلك الخرافات الموثقة هي التي تمخضت فولدت خرافة المعارضة الشديدة لوجود النساء على متن السفينة في عرض البحر. وهذا الهاجس على وجه الخصوص كان ثمرة المعتقد السائد في تلك الفترة والقائل إن السحرة فرضوا سيطرتهم وقوتهم السحرية الشريرة على الرياح والسحاب، مما يمكن أن يؤدي إلى هبوب العواصف

المميتة المدمرة. ولم يقتصر هذا الموقف المختلط إزاء النساء ووجودهن في عرض البحر على إيمان بعض البحارة البسطاء غير المتعلمين فقط بمثل هذه الخرافة، بل امتدّ ليشمل جميع البحارة. فكتب الأدميرال البريطاني كوثبرت كولينجوود عام 1808 يقول: «لم أعرف امرأة قط جلبت على متن سفينة في عرض البحر ولم يترتب على وجودها ضرر وأذى لهذه السفينة»[2].

الزوجات

ومع ذلك، يفيد الواقع بانتشار تقليد اصطحاب النساء إلى عرض البحر على نطاق واسع في البحرية الملكية البريطانية في القرن الثامن عشر، ثم استمر هذا التقليد وغدا دائماً خلال منتصف القرن التاسع عشر على الرغم من أن ما كتب من وثائق كان على عكس ذلك[3].

ولقد كان ربان السفينة يتمتع بحرية كبيرة في التصرف في إدارة هذه السفن، ففي الوقت الذي كانت فيه مجموعة من ربابنة السفن يزأرون بالشكوى، كان التواجد النسائي على متن هذه السفن بمثابة أمر لا أخلاقي ومزعج ولكنه في الوقت نفسه أمر لا يمكن تفاديه. وبدا مألوفاً في القرن السابع عشر بالنسبة لنساء ضباط الصف أن يصاحبن أزواجهن في رحلاتهم إلى عرض البحر. وكانت هذه المجموعة التي تسمح باصطحاب زوجاتهم معهم تضم صف عريف الملاحين وجندي المدفعية والنجار، إضافة إلى ضابط المحاسبة وربان السفينة. كما سُمح في الغالب لفئة صنّاع البراميل ومصلحي أشرعة السفينة، والطهاة والطباخين أن يصطحبوا معهم زوجاتهم كذلك في رحلاتهم في عرض البحر. وقبل عام 1815، كان يسمح لبعض البحارة باصطحاب زوجاتهم، غير أن هؤلاء الزوجات أجبرن على تحمل مواقف لا تبعث على الراحة على الإطلاق أثناء تواجدهن على متن السفينة.

ومع ذلك، يبدو أن عفة المرأة التي يمكن أن تصمد وسط طاقم البحارة ووضعها الشائك قد يثير العديد من الشكوك حولها، إذ أن القليل من النساء اللائي يعملن بالبغاء، لو تواجدت مثل تلك النسوة على الإطلاق، يقبلن بالتواجد على متن السفينة في عرض البحر، وفي تلك الحالة يمكن النظر إلى وضع تلك النسوة من الناحية الاقتصادية

أكثر منها من الناحية الأخلاقية نظراً لظروف النسوة السيئة التي تجبرهن على مثل هذا الوضع. وفور إقلاع السفينة من الميناء، يكون من المتعارف عليه أن معظم البحارة لا يمتلكون الأموال وقتئذ نظراً لإنفاقهم كافة أموالهم في هذا الميناء، وعليه تنقطع آمال المومسات المادية التي ترنو الواحدة منهن لتحقيقها من تواجدها على سطح السفينة ومصاحبة البحارة في الرحلة. وفضلاً عن ذلك، فإن المرأة التي تتواجد في الطابق الأسفل للسفينة تضطر إلى الاعتماد على الرجل من أجل محاولة البقاء حية على ظهر السفينة. فإذا لم يكن لمثل هذه المرأة زوج أو بعل يعينها ويعيلها، بات لزاماً عليها أن تجد الرجل المناسب الذي يشاركها المتعة الجنسية ويوفر لها الطعام في مقابل لعب دور الحامي لها والمحافظ عليها وسط ما تلاقيه على سطح السفينة.

بيد أنه برغم تواجد النساء على متن السفن، فالسمة الأساسية تكمن في تجاهلهن، وهو ما ينعكس في عدم ضم النساء في قائمة الربان والجنود على متن السفينة، كما أن سجل الوفيات لا تُدرج فيه حتى الوفيات من النساء. واستمر مثل هذا السلوك بشكل دائم مع أن هذا الأمر يتنافى مع الحقائق والوقائع التي تُسرد من أنه في وقت المعركة والمعمعة، يظهر دور النساء التطوعي في هذه الحرب ويقمن بأدوارهن الجوهرية المساندة على أكمل وجه. ولو عدنا بالذاكرة لمعركة النيل عام 1798 وقرأنا ما كتبه أحد البحارة لوجدناه يقول: «لعبت النساء الأدوار المنوطة بهن وكأنهن رجال يؤدون المهمة نفسها.. ولقد تعرضت بعض النسوة للإصابة بجراح، حتى إن إحدى النساء الجرحى التي تنتمي لقوات ليث الاسكتلندية لقيت حتفها متأثرة بجراحها»[4]. ولا ننسى دور النساء في دعم الجراحين ورفقائهم ومساعديهم في الحضور من أجل مداواة المرضى والجرحى، وبعضهن دعمن أطقم الجنود الحاملين للمتفجرات عن طريق حمل البارود المستخدم في الحرب ونقله، ومثل هذه المهمة ينوء بحملها أعتى الرجال شجاعة وأكثرهم قوة بدنية، ولكن النساء قمن بتلك المهمة على خير وجه وشاركن رجال السفينة في الوفاء بمتطلباتها. وقد سجل البحار تشارلز مكفيرسون ملاحظاته عقب انتهاء معركة ما قائلاً: «كان هناك تسعة ضباط صغار يصطحبون زوجاتهم على متن السفينة، وعندما قامت المعركة، اصطفت النساء بصحبة الطبيب ورفاقه حول

الجرحى في قمرة القيادة ليقدمن لهم الدعم والمساعدة في مداواة جروح المصابين من الرجال الذين يسقطون في المعارك ويُستقدمون للعلاج، أو تنبري أدوارهن في سقاية الظمأى منهم بالمياه النقية.. وتحتم عليّ الضرورة وميزان العدل أن أذكر بأن ثمة اثنتين من النساء كانتا تؤديان بهدوء رزين ونفس مطمئنة تلك المهمة على أكمل وجه»[5] كما أن العديد من التقارير الأخرى التي تعكس شجاعة النساء وتفانيهن سُطرت بحروف من نور في أمهات الصحف والدوريات الخاصة.

غير أنه برغم هذا الدعم الكبير، لم تُخصّص حصة من الطعام للنساء، فكان يتعين على الأزواج مشاركة حصتهم من الطعام مع زوجاتهم أو أولادهم الذين يرافقونهم في رحلتهم. إلا أن المعاملة التي كانت تلقاها المرأة في سلاح البحرية تعد فريدة من نوعها، فقد خصّص مقدار الثلثين من الطعام للزوجة التي ترافق زوجها الجندي في الجيش، في حين خُصّص نصف الحصة للأبناء، وكل حصة من تلك الحصص هي حق خالص لهم.

واستمر هذا النهج في نصيب كل فرد حتى حين كانت تنقل العائلات والأسر بحراً، وفي تلك الحالة تظهر فجوة الظلم الفادح بين أسر الجنود الذين يحصلون على الإعانات والمساعدات على متون السفن والقوارب، وعائلات وأسر البحارة الذين يتم تجاهلهم ويحرمون من أي حصص إضافية.

إضافة إلى ذلك، فإن ظروف المعيشة التي تمر بها النساء في البحر قاسية وصعبة، لاسيما وأن زوجات البحارة لا يحظين بأي قدر من الخصوصية، كما بات لزاماً على تلك الزوجات اللاتي يجلبن معهن ممتلكات خاصة بهن أن يخزن هذه الممتلكات في خزانة أزواجهم. كما أنهن يجبرن في حالة ما رغب أزواجهن في مباضعتهن والحصول على المتعة الجنسية، على القيام بهذا الأمر في الأماكن المكتظة والتي يتواجد بها طاقم السفينة برمته. وإذا ما أمر رفيق الربان أو قائد المجموعة بإيقاظ النائمين، يتوجب على الأفراد النائمين في الأرجوحات الشبكية على متن السفينة القيام بأمر يطلق عليه «إظهار الساق» وهذا المصطلح يعني أن يظهر النائم ساقه عند سماع النداء، وكان هذا الأسلوب يستخدم كوسيلة للتعرف على جنس المستيقظ من النوم متأخراً،

لاسيما وأن النساء لم يكن يطلب منهن النهوض من أول نداء. وبمجرد إزالة الأرجوحة الشبكية الموجودة على متن السفينة في الساعة الثامنة صباحاً، غالباً ما تجتمع النساء في الطابق السفلي. وكانت هذه البقعة من السفينة التي توجد أسفل سطح المياه، وتفتقر إلى سبل الأمان، مظلمة ومعتمة وتبعث على الشعور بالضيق والانكسار، مع أنها تتميز بالهدوء والسكينة، نظراً لكونها مجاورة للمخازن وغرف الجراحين. وحينما يسود الطقس البارد الأجواء، كانت النساء يبحثن عن الملاذ بالقرب من المطبخ حيث السخونة المتصاعدة من موقد السفينة. وبصفة عامة، كانت زوجات البحارة، خاصة غير المتعلمات منهن، يقضين يومهن على متن السفينة إما في الثرثرة وتبادل الحديث أو في الانشغال بفنون الحياكة والخياطة. ولا شك في أن الوقت كان يمر عليهن ببطء شديد، لاسيما وأنه كان جل ما يقمن به من مهام هو أن يبقين بمنأى بعيداً عن العوام. ولو تسنى لتلك النسوة العثور على حوض انهمكت جموعهن في الغسيل. وفيما يخص عملية الغسيل التي تقوم بها النسوة اشتكى أحد الأدميرالات قائلاً: «دائماً ما يكون البخار والدخان المتصاعد خبيثاً وملوثاً»[6]. وكانت بعض النساء يجنين مكاسب زهيدة من غسيل ملابس الرجال الآخرين على متن السفينة. وبطبيعة الحال، وبما أن المياه العذبة كانت مخصصة للشرب فقط، فقد اقتصرت المياه التي يستخدمنها في غسيل الملابس على المياه المالحة فقط. وكان الكثير من ربان السفن تساورهم الشكوك إزاء اختلاس تلك النسوة اللاتي يقمن بعملية الغسيل للمياه الموجودة في مخازن المياه وإساءة استخدامها، وهي الشكوك التي تحولت في كثير من الأحيان إلى أمر واقع وحالة مبررة من انعدام الثقة بهن. وبدا أن ازدراء الأدميرال جون جيرفيز لهن واضحاً للغاية لاسيما النساء اللواتي «اقتحمن وقمن بغزو سفن جلالة ملكة بريطانيا العظمى في عرض البحر بأعدادهن الغفيرة واللائي يستخدمن المياه الغزيرة في أغراض الغسيل ويتكسبن من تلك المهنة، حتى إن تلك الأموال المكتسبة من هذه المهنة يمكن أن تتحول إلى بركة من الأموال والتي بمقتضاها يمكن أن تغرق النسوة وأزواجهن في ثرواتها ومكاسبها»[7].

وكانت النساء تشارك أزواجهن ورفقائهم المنتظمين من البحارة في تناول الطعام،

وتتألف مجموعة الرفاق المنتظمة من ستة إلى ثمانية من الرجال الذين يشتركون في إناء واحد لتناول الطعام، في حين ترفع الزوجات الأخريات العدد إلى اثنتي عشرة أو ست عشرة امرأة. وعلى الرغم من أن الطعام المتناول يكون وفيراً كالعادة، إلا أنه غير متنوع ويبعث على الشعور بالملل إذ يحتوي على قطع اللحم المسلوقة المملحة ورقائق البسكويت المتحجرة والبازلاء المجففة. وكان موعد الإفطار في الثامنة صباحاً، كما كانت تُقدّم وجبة الغداء في وقت متأخر من الظهيرة، حيث يُوزّع نصف حصة المشروبات الروحية، وما إن تدق الخامسة مساءً حتى يعلن عن موعد العشاء الذي يتضمن النصف الآخر من حصة المشروبات الروحية[8].

وفي المساء ينعم الرجال بشكل عام بقسط من الراحة والاسترخاء. ويسمح للنساء في هذا الوقت باللحاق بأزواجهن لأخذ قسط من الراحة معهم والرقص والاستمتاع والترفيه. وعادة ما تلتحق النساء بأنشطة الاستجمام والترفيه الأخرى كممارسة الألعاب على متن السفينة، وأداء المسرحيات الهزلية القصيرة التي كثيراً ما تدور أحداثها في هذه الفترة البينية.

وبالطبع لم تكن عملية الحمل والولادة من الأشياء المعتادة على سطح السفينة. ورغم أن مخزن المؤن في الطابق السفلي على متن السفينة كان يعد بمثابة كنز الخصوصية الأكبر، إلا أنه في كثير من الأحيان كان جل ما تحصل عليه النساء من خصوصية هو وجود قطعة من القماش الخشن الذي يمكن أن يتسترن وراءه، ويداري هذا القماش ما يجري خلفه في تلك البقعة من أحداث.

وكان أحد البحارة قد شهد حدثاً مثل ذلك عقب عليه قائلاً: «شاهدت بعيني امرأة من ضواحي إدينبيرج وهي تضع طفلاً في غمرة العمل». غالباً ما كانت الإثارة والفوضى والجلبة الناجمة عن معمعة المعارك تتمخض عن تبكير موعد وضع المرأة الحامل لوليدها في تلك الأثناء، وكانت تلك الأحداث بالطبع تصرف الأنظار عن مثل تلك المرأة سيئة الحظ والتي قد تترك وحيدة في موقفها هذا ولا تجد من يقدم لها يد العون والدعم، أو حتى قد لا تتمتع بأي قدر من الخصوصية في مثل هذا الوضع الحرج[9].

أما زوجات ضباط الصف فكن أفضل حالاً وموقفهن جيد إلى حد ما، فهنّ يتمكن من مشاركة أزواجهن في قمراتهم المنتشرة على جنبات السفن، مما يتيح لهن قدراً من الخصوصية وحصولهن على بعض الأثاث. وتستغل النساء أوقاتهن في خياطة ملابسهن وملابس أزواجهن، وكذا إصلاح وخياطة أي من الأشياء المطلوبة منهن. ولأن أزواج هذه الفئة من النساء يتقاضون دخلاً أكبر، فيمكن لنسائهم أن يشغلن وقتهن بأعمال الحياكة المزخرفة كالتطريز وأعمال الغزل بالصوف. وبما أن أغلب زوجات ضباط الصف يتمتعن بالإلمام العام بعلوم القراءة أكثر من زوجات البحارة، فإن الكثير منهن كن يقضين بعضاً من أوقات اليوم في القراءة والكتابة. وقبل القرن التاسع عشر، تميزت هذه الفترة بقلة أعداد الكتب فيها وندرتها نظراً لتكلفتها العالية وللافتقار إلى المساحة الشاغرة على متن السفينة لتخزينها، إلا أن الموجود من هذه الكتب على متن السفينة كان يُتداول ويُقرأ بالتبادل بين زوجات الرجال من المنزلة ذاتها والطبقة الاجتماعية نفسها. كما أن زوجات ضباط الصف كن يحظين بمزايا ومنافع إضافية، وهي تلك المزايا الخاصة بحصولهن على خدمة صبية السفن لهن في قمرات السفينة. وعادة ما عمل الصبية في ربيعهم الحادي عشر والثاني عشر خدماً للنساء، مضطلعين بمهام مثل تلميع الأحذية، والقيام ببعض الأعمال الموكلة إليهم، وإبلاغ الرسائل الشفهية، وإعداد الأطباق والأكلات المميزة، وكل شيء من هذا القبيل. وغالباً ما نشأت بعض العلاقات المميزة بين هؤلاء الصبية والنساء، وهو ما يغرس في نفوس أولئك الصبية الحنين إلى الإحساس بمشاعر الأمومة تجاه هؤلاء النسوة، وهو الإحساس الذي يفتقرون إليه لبعدهم عن أمهاتهم الحقيقيات، كما أن مثل هذه العلاقات تغرس في قلوب النساء الإحساس بتحقيق مبادئ الأمومة بحذافيرها في تعاملاتهن مع هؤلاء الصبية، وتتيح لهن التمتع بمشاعر الأمومة على أكمل وجه.

أما زوجات الضباط في السفينة فيأكلن مع صف الضباط المفوضين ويتمتعن بمزايا الوجبات الغذائية المتنوعة التي تحتوي على اللحوم الطازجة وفواتح الشهية والخمور. وبالنسبة لزوجات الملاحين والنجارين ورجال المدفعية فيأكلن وحدهن بعيداً عن زوجات الضباط المفوضين والبحارة على حد سواء، غير أنهن يشتركن معهن في

الحصول على المنفعة التي تنبري في قدرتهن على تزويد مؤنهن بكميات من اللحوم الطازجة والخمور والقهوة والشاي. وعلى قدر ما كره الجنود المفوضون النساء في الطوابق السفلية، بقدر ما تمتعوا بصحبة النساء من ذوي الطبقات الرفيعة اللائي كثيراً ما يرتحلن عبر السفن البحرية. وتلك الفئة من النساء تتخذ من أماكن الضباط ملاذاً ومستقراً لها، وتستمتع بتناول مأدبة العشاء التي تنافس مآدب العشاء على الشاطئ.

أرامل البحارة

ثمة عرف يتعلق بأولئك العاملين على خدمة السفن البحرية أو التجارية، فعند الوفاة المفاجئة لأحدهم في حادثة أو خلال اشتباك، تُجمع ملابسه وأغراضه وتباع في المزاد، ثم يُعطى العائد من المزاد إلى أرملته. أما زوجة البحار الذي يتوفى إثر مرض أصابه فإنها الأتعس حظاً، ذلك أنه يجري التخلص من ملابس زوجها لئلا ينتشر المرض. وعلى الرغم من أنه كان يسمح للأرامل باسترداد المبالغ المتأخرة لأزواجهن والخاصة بمكافآت وعلاوات هؤلاء الرجال الذين وافتهم المنية أثناء الخدمة بعد أن تتحصل السفينة على المبالغ النهائية المستحقة لها بعد إتمام رحلتها ومهمتها، إلا أن بيروقراطية النظام شكّلت للأسف معوقاً كبيراً أمام العديد من الأرامل حال من دون حصولهن على تلك المبالغ.

وقد احتوت رسالة ريتشارد دانا المنشورة عام 1847 على قسم يتعلق بـ «القوانين الخاصة بالواجبات والمهام العملية للقائد والبحارة»، وتورد هذه الرسالة استثناءات محددة، منها: «في حال توفي البحار أثناء الرحلة، فإن أجره يُدفع فور إعلان وفاته. ومع ذلك، ففي حال جاءت وفاة البحار نتيجة أفعال غير مبررة أو خاطئة من جانبه، فإن أجوره ورواتبه في تلك الحالة تخضع للمصادرة»[10]. ولو سبقت الوفاة فترة من إصابة هذا البحار بالمرض أو الإعاقة، ففي تلك الحالة يحق للبحار الحصول على كافة أجوره خلال أي فترة لم يكن في مقدوره القيام بمهامه لاسيما إن أصيب بالإعاقة خلال تأديته للخدمة. أما إذا نتج هذا العجز أو المرض بصورة مباشرة عن خطأ شخصي أو سوء تصرف من قبل البحار بكامل إرادته الحرة، فالأرجح أن يجد نفسه بصدد مواجهة إجراء بالاستغناء عن خدماته وفصله من الخدمة». وقد تركت التفسيرات المطلقة بشأن

«الخطأ الخاص» المرتكب من جانب البحار العديد من الفجوات والثغرات خاصة للأطراف المتوجسة من تفادي الحصول على الأجور. وهذا يحدث على الرغم من الحقيقة القائلة إن سبل العلاج الشرعية والقانونية لاستعادة أجور البحار عبارة عن ثالوث مشترك، أولها مسؤولية القائد، وثانيها مسؤولية ملاك السفينة، وثالثها مسؤولية السفينة والشحنة التي أوصلت على أكمل وجه[11].

أما أرامل الذين يقتلون في الاشتباكات العنيفة الكبرى، فغالباً ما استفدن من التبرعات والمنح الخاصة أو الأموال العامة التي تُجمّع وتحصّل عن طريق الاشتراكات الرمزية التي أقيمت على شرف هؤلاء الرجال الشجعان. ومنذ بدء العمل بها في عام 1733، تقيدت كل سفينة تضطلع بمهمة أو مأمورية في البحرية الملكية على قوائم تضم اثنين من بين مائة رجل من أزواج الأرامل في الطاقم. وبما أن تصنيفهم أتى ضمن قائمة البحارة القادرين والأصحاء، تُجمع رواتب هؤلاء الموتى وأجورهم في صندوق معاش مخصص للأرامل. وقد أطلقت على هذه السياسة اسم «حصص الموتى»، وهي عبارة عن سياسة بدأ العمل بها في حقبة الملك هنري الثامن وكان الهدف منها إعانة الأرامل والتخفيف عن مصيبتهن بعد فقدانهن أزواجهن الضباط خلال أدائهم مهامهم. وامتد العمل بهذه السياسة حتى عام 1695 ووسّعت لتنص فقرة فيها على شمول تلك السياسة لكل بحار يتوفى في أثناء الاشتباك، ثم وصل الأمر في النهاية إلى شمول أي بحار يخدم في البحرية الملكية وتعويض أرملته بموجب هذه السياسة.

سفن النساء

يتعين على زوجة البحار أن تصبر على حياة الوحدة والغموض والشك التي تواجهها. فيتوجب على زوجة المنخرط في القوات البحرية تحمل أشهر عديدة يغيب فيها زوجها لفترات طويلة، غير أن زوجات البحارة عليهن أن يكيفن أنفسهن على حياة الانفصال لعام أو لأكثر وأن يتحملن تلك الفترة بصبر وسكينة. أما زوجة القبطان المتخصص في صيد الحيتان، فهي استثناء من هذه القاعدة، ذلك أن المتطلبات المالية والاقتصادية لصيد الحيتان تتطلب سفناً وأساطيل ضخمة لنقل الرجال من ديارهم

لمسافات أبعد، وبالتالي تستغرق الرحلة أربع أو خمس سنوات. ولم تجر العادة أن تتكون أسرة البحارة العاملين في مجال صيد الحيتان من ثلاثة أو أربعة من الأطفال إذ كان لقاء الزوجين في كل رحلة منفصلة عن الأخرى لا يتيح للزوجين إنجاب مثل هذا العدد. وكثيراً ما يظل الرجل مبحراً ويعود بعد سنوات طويلة ليصدم بعلمه أن ابنه الرضيع الذي رزق به قد مات في سن الثانية أو الثالثة، من دون أن يحس بتاتاً بحنو والده من خلال عناقه له، أو يتسنى له التمتع بلمس الدفء في ابتسامته الجميلة. ولا يتسنى للأزواج الذين يتزوجون لفترة تمتد لمدة عشر سنوات ويعملون في هذا المجال سوى تذكر عدة أشهر فقط من لقاءاتهما معاً خلال تلك الفترة الطويلة من الزواج. ويرسم ضريح يعود تاريخ إنشائه إلى القرن الثامن عشر يقع في «مارثاس فانيارد» صورة تعكس الجلد والتحمل لزوجين ماتا بعد أقل من عام من زواجهما، فقد توفيت الزوجة أثناء الولادة ومات الزوج في عرض البحر.

جون وليديا ...
زوجان يحب كل منهما الآخر
ولكن الحوت قتله،
أما رفاتها فقد استقرت بجواره

وفي بعض المدن الساحلية في نيو إنجلند، كانت مسألة الأرامل والمنفصلين عن الزواج على متن السفن في عرض البحر قد أسهمت في تكوين أجيال عديدة من البشر أكثريتهم من الإناث. حتى إنه في وقت من الأوقات في نانتوكيت، فاق عدد الإناث عدد الذكور بأربعة أضعاف، بنسبة رجل واحد إلى كل أربع إناث. وكانت الإناث يدرن متاجرهن ومحلاتهن الخاصة، ويدرن حسابات أزواجهن، فضلاً عن الانغماس في تسويق بضائع الأزواج الغريبة. وبالتالي، فإن تواجد الإناث في قطاع العمل عدّ أمراً معتاداً وليس بمستغرب على الإطلاق، لاسيما وأن الشارع الرئيسي للتجارة والأعمال كان يطلق عليه اسم «صف التنورة الداخلية النسائية».

ومع ذلك، رغبت العديد من النساء في أن يعشن حياة طبيعية يطغى عليها الطابع

الاعتيادي، أردن أن يعشن داخل البيوت مع أزواجهن، بغض النظر عما إذا كان البيت مرتباً أو شاذاً. وكتبت إحدى النساء التي تذكرت الأيام التي عاشتها وحيدة إبان سفر زوجها في رحلة بحرية تقول: «على الرغم من أن بعضهم قد لا يدرك مدى افتقاره لحياة البيت التي يحظى بها، إلا أن الحسرة تمزقني إرباً لاسيما وأن مثل هؤلاء البشر يعجزون عن الشعور والإحساس بالمشاعر التي تتملكني الآن، ويجهلون مدى أحاسيسي النابعة من ساعات الحزن والأسى التي عايشتها»[12]. وفي منتصف القرن التاسع عشر، بلغ عدد النساء المصاحبات لأزواجهن على متن السفينة في عرض البحر نحو مائة امرأة. وكانت السفن التي تقل هذه الفئات من النساء يطلق عليها اسم «سفن النساء». وعلى الرغم من أن زوجات قباطنة البحارة التجار يبحرن مع أزواجهن باستمرار أكثر من زوجات قباطنة البحارة العاملين في مجال صيد الحيتان، إلا أن بعض زوجات البحارة التجار تركن خلفهن جميع المعارف والأقارب من أجل المكوث مع أزواجهن والترحال بصحبتهم. وفي حديثها لكل الزوجات اللائي رفضن حياة الوحدة والعزلة واخترن مرافقة أزواجهن القباطنة في رحلاتهم البحرية، تكتب ماري بروستر، زوجة أحد البحارة العاملين في مجال صيد الحيتان، بعد قضائها اثنين وعشرين يوماً في عرض البحر مع زوجها، قائلة: «إني إلى جوار زوجي ومعه سأظل للأبد. لا يمكن للبحار أن تفرق بيننا بعد اليوم، لأن زوجي لن يعاني من مشاكل أو أحزان بعد اليوم ولن يكابد الأسى والحزن، بل يتمتع بما يشاركه واحدنا مع الآخر. وعندما أراه مرتبكاً من جراء أداء واجباته ومهامه على السفينة والأعمال التي يقوم بها مع من يتصل بهم، بإمكاني في تلك الحالة أن أخفف من معاناته وأن ألطف من مشاعره وأحاسيسه التي خيم عليها الانزعاج، وسأحاول بكل الطرق جذب انتباهه نحوي بقلبه وعقله. وإذا ما تعرض للمرض فلن يجد خيراً مني ليبرأ من مرضه، ويخفف آلامه، ويروّح عن روحه، وإزالة موجة الحزن التي قد تسيطر عليه، كما أنني سأعمل جاهدة على تحقيق جميع أمنياته»[13].

السكن

على الرغم من اختلاف السكن من مكان لآخر ومن سفينة لأخرى إلا أنه مورس بشكل عام في أضيق الحدود. وبشكل نموذجي، يتألف سكن القبطان أو الربان من غرفتين أو مقصورتين صغيرتين إحداهما تؤدي الغرض المزدوج كمكتب وردهة، والأخرى مقصورة للنوم. أما الترف الوحيد الخاص بقبطان السفينة فهو وجود حمام صغير لا يتجاوز حجمه الصندوق الصغير. أما الردهة التي يمكن استخدامها كغرفة تتناول فيها الأسرة العشاء، فمزخرفة بهالة من الأضواء المثبتة بمجموعة من الأسقف الخشبية المتحركة والتي تتميز بكونها منافذ للتهوئة الجيدة يمكن فتحها للاستمتاع بالهواء العليل عندما يكون الطقس رائعاً. وإضافة إلى هذا الأثاث الأساسي للمقصورة يحتوي سكن القبطان أيضاً على أريكة صغيرة مصنوعة من الخشب، وموقد صغير، ومنضدة خاصة بالقبطان مزودة بأدوات وأجهزة المساعدة البحرية، كما أن ثمة غرفة أخرى تُحفظ الصناديق بها، كما تخزن بها أغراض البحارة الضرورية. ومع ذلك، فإن كل أسرة بحرية تجلب معها ما يخصها من احتياجات على متن السفينة. وربما لا يزيد بعض هذه الأغراض عن كرسي متأرجح، أو قطعة من أثاث الردهة، أو غرف الاستقبال، ولكن قد تكون تلك الأغراض لدى آخرين النبات أو الزرع الذي يهتم لأمره وقد حفظ في إناء أو علبة. «أعتقد أن النباتات التي أحضرتها معي من المنزل قد ماتت وذبلت. فأنا أعتني هنا وأراقب نبات إبرة الراعي عن قرب، متمنياً أن تنبت من جذورها، ولكن هيهات هيهات .. هذا أمر مشكوك فيه. ولذا فقد قمت بزراعة العديد من بذور البرتقال حتى يتسنى لي يوماً أن أرى شيئاً ينمو أمامي»[14].

وبدت المقصورة برمتها مشغولة ومزدحمة بسرير ثلاثي الزوايا يعتليه أداة توجيه أفقية للسفينة حتى يكون مواجهاً للشراع الأمامي لها. واحتوى بعض المقصورات في السفينة على مغسلة صغيرة والقليل من الأدراج، وكان باب المقصورة به فتحات يسمح من خلالها بدخول الهواء النقي المتجدد. أما عن مصدر التهوية والضوء الإضافيين في الغرفتين فتأتي إما عن طريق الكوّة الموجودة في جانب السفينة أو النوافذ الصغيرة الموجودة على جنبات السفينة. ومع تطور الزمن وتعاقب القرون والأجيال، تغير

شكل السفن وأصبحت ضخمة وهائلة، وعليه بات من الطبيعي أن تغدو الأماكن المخصصة للقبطان والربان على السفن كبيرة وعلى مساحات تتناسب مع رتبهم العالية. وظهر بعضها مزخرفاً ومزركشاً بخشب الماهوجني الصلب، وبعضها الآخر بخشب الورد، فضلاً عن تلك المزخرفة باللوحات الخشبية الساتانية، ناهيك عن تلك المطعمة بالقصاصات الذهبية، حتى إن الأرضيات فرشت بالسجاد اليدوي الذي يعكس النجاح الاقتصادي والاجتماعي الذي حققه القبطان على السفن.

وكانت الحياة على متن السفن وفي عرض البحر بالنسبة لزوجات الربان والبحارة رمزاً للوحدة، وفي معظم الأحوال استمتع الرجال بمرافقة زوجاتهم والتمتع برياضة التنزه والمشي على ظهر السفينة، كما استمتع بعضهم الآخر في تعليم زوجاتهم القراءة وإعطائهن معلومات عن عملية الإبحار ودنيا البحرية. وعلى الرغم من ذلك، أمضى الرجال فترة طويلة من أوقاتهم على ظهر السفينة في عملية إدارة السفينة والقيام بأعبائها. وقد حظرت المعاهدات في عصر الملكة فيكتوريا على زوجات الربان وقواد السفينة عقد أية علاقات أو صداقات مع أي من أفراد الطاقم على السفينة، إذ أن السمتين الطاغيتين على نساء ذلك العصر هما الاحتشام والعفة، حتى إن الاتصال العابر بغرض المتعة كان مقصوراً على الرجال والأزواج والأقارب إلا في حالات معينة. ومع ذلك، سُمح للمرأة بإقامة علاقات اعتيادية مع خدام السفينة والطاهي أو الطباخ. وبسبب بعد موقع المطبخ عنها، فإن المرأة غالباً ما عانت للوصول إلى الطاهي وزيارته بصفة شخصية، وهو ما دفعها في كثير من الأحيان لاستخدام الخدم أو صبية خدمة الكبائن على ظهر السفينة كوسيط بينها وبين الطاهي لإيصال رسالة إليه تحمل فيها تعليماتها إليه، أو مكونات الوجبة التي ترغب في تناولها ليعدها لها الطاهي.

أما زوجات الطهاة وخدم السفينة فعادة ما رافقن أزواجهن في رحلاتهم البحرية وقدمن الدعم والمساعدة لهم. وقد انصبّ واجبهن بصفة مباشرة في مساعدة أزواجهن والعمل بموجب توجيهاتهم وإرشاداتهم وتحت إمرتهم المباشرة. غير أن الوضع بالنسبة لزوجة الخادم يختلف نسبياً، ذلك أنه يكون مكلفاً بشكل مباشر برعاية القبطان وخدمته، إلا أن زوجة الخادم لم تكن مجبرة في حال مصاحبتها له على خدمة زوجة

القبطان. ومع أن جموع النسوة – سواء زوجات القباطنة أو الخدم – كن النساء الوحيدات المتواجدات على متن السفينة، إلا أن التوعية بالطبقات والرتب في المجتمع والتقيد بالمكانة الاجتماعية حالا من دون تكوين علاقة أو رابطة بين هؤلاء النسوة، لاسيما وأن زوجة القبطان كانت تعد ضلعاً من ضلوع نخبة المجتمع، وبالتالي، أصبح في حكم المستحيل أن تصادق زوجة أي من الأزواج من ذوي الطبقات المجتمعية دون مكانة زوجها وطبقته.

ومع ذلك، ظل الصبي القائم على خدمة قمرات السفينة خير سند وداعم لزوجة القبطان، حتى أصبح مثل هذا الصبي على رأس أولويات ومسؤوليات الزوجة على السفينة. وكتبت إحداهن في شأن الصبي المختص بخدمتها على السفينة تقول: «ربما بدا في ربيعه السادس عشر أو الثاني عشر... لا أعرف بالضبط، وقبل ذلك كان لديّ إحساس قويّ يخبرني بأنه صبي سيئ الطباع والسلوك، وأن والده سعيد بتركه يبحر بمفرده على متن السفن. وبالطبع يسعدني وجوده في خدمتي إذ أنه يبدو من النوع المطيع في تنفيذ الأوامر كما أظن أنه ينفذ كل ما يطلب منه»[15]. ورغم كل ما قيل، إلا أن النساء أبدين نوعاً من الود والحب تجاه أولئك الصبية بطرق وأساليب مختلفة. وتشير التقارير والدوريات إلى أنه في كثير من الأحيان قامت زوجة القبطان بخياطة ملابسهم ورتقها لهم، كما اهتمت بتعليمهم، وكذا التأكد من أن خزين الصبية والغلمان الخدم من الطعام والملابس كاملة قبيل أعياد الميلاد.

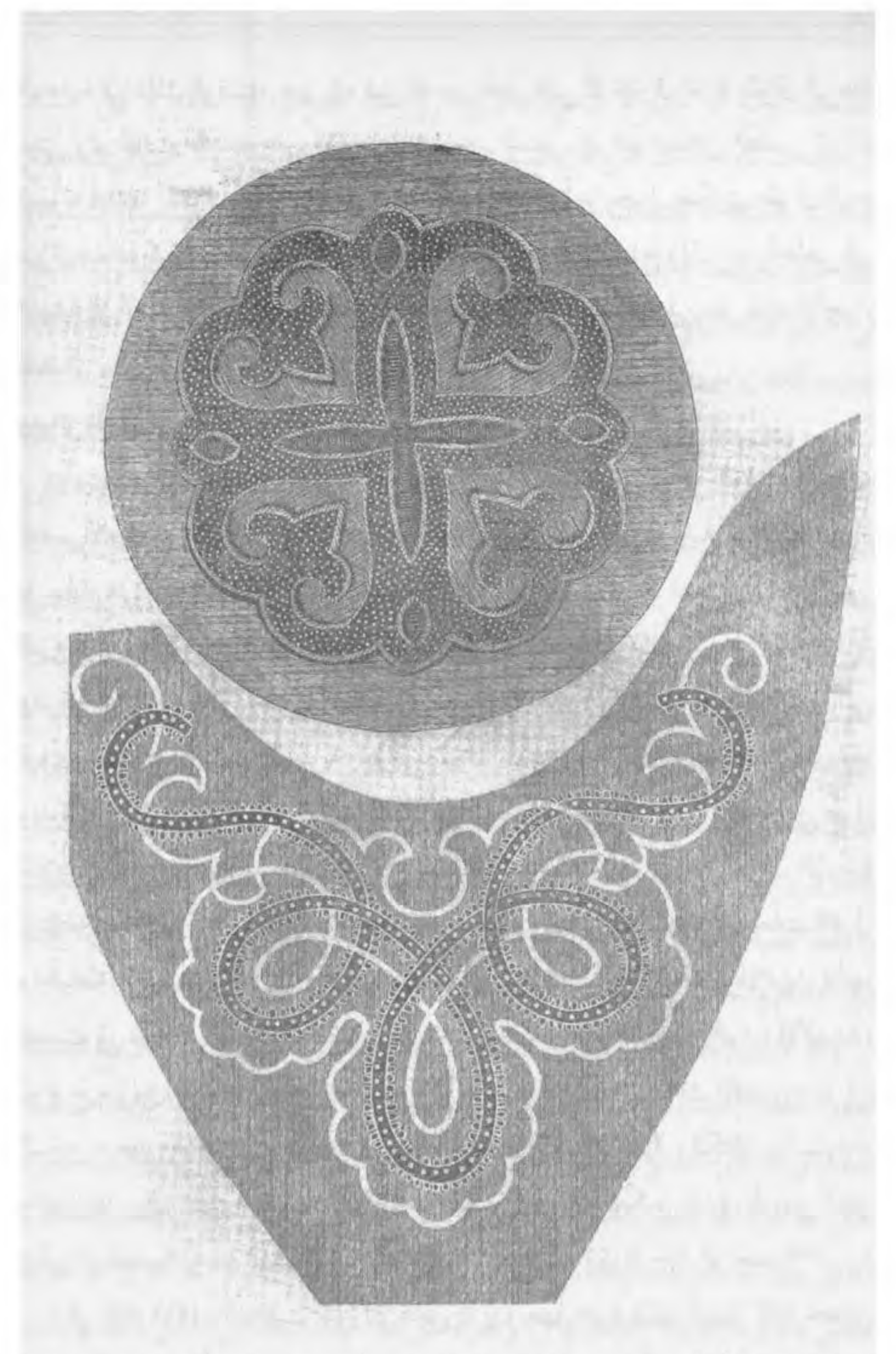
وقد كتبت إحدى زوجات صائدي الحيتان التي تحمل على كتفيها طفلاً بلغ التسعة أشهر، عقب إحدى لقاءات مراكب صائدي الحيتان التي يتبادلون فيها الزيارات فيما بينهم في عرض البحر، وهي تصف خادمها قائلة: «كان لديّ خادم ممتاز... يقوم بكل ما آمره به حيال الطفل... ويقوم بمهام الغسيل والكي والخياطة، ويشطف الطفل ويلبسه ملابسه ويطعمه ويساعده على الخلود إلى النوم. لا أدري ما كنت لأفعل لولا وجود هذا الخادم!»[16]. وجود مثل هذا الخادم يعدّ من حسن الحظ لاسيما بالنسبة إلى النسوة اللواتي يصبن بدوار البحر ويعجزن عن العناية بأطفالهن وتوفير الرعاية الكاملة لهم. ودوار البحر كان من العلل والأمراض الشائعة التي تصيب نساء

البحارة في ذلك الوقت، حتى إنه قيل إنه من العلل التي لا تفارق امرأة طوال الرحلة حتى ولو كانت معتادة على الإبحار على متن السفن. «رغم انتعاش الطقس إلا أن قسوته أحياناً أشعرتني بالمرض على مدار اليوم. ودائماً ما يجول بفكري طوال اليوم سؤال مفاده كيف يتسنى لي التعود على هذه التغيرات في الرياح والمناخ، وأخلص في النهاية إلا أنه بنهاية الرحلة سيتحقق لي مثل هذا الأمر والاعتياد على مثل هذه الأجواء فقط لو تسنى لي تحمل إكمال مثل هذه الرحلة»[17].

وسائل التسلية

دأبت زوجات الربابنة على البحث عن وسائل للتسلية وتزجية الوقت وإشغال النفس لاسيما وأنهن على علم تام برحلات البحر وكيف أنهن عرضة لساعات طوال بل وأيام من الوحدة والعزلة. وكتبت ماري بروستر تقول: «أن تبحث لك عن دور تقوم به أو مهمة تؤديها هو أفضل وسيلة للتسلية والمتعة تسوقك بعيداً عن هذه الكآبة والرتابة»[18]. ولحسن الحظ، احتفظ الكثير من النساء بدورياتهن ومذكراتهن التي تروي ما دار في حياتهن البحرية، لينرن بصيرتنا بأسلوب حياتهن ومعيشتهن الفريدة. ويذكر أنه بعد عامين من الإبحار، طلب أحد الربابنة من زوجته أن تذكر له قياس طول الملابس التي حاكتها على متن السفن بينما تصاحبه. ولكنها لم تكن تعرف الإجابة الدقيقة، ولكنها كانت تحتفظ بالفواتير التي اشترت بها الأقمشة ومنسوجات الغزل والخياطة، وتبين من خلالها (وهي نتيجة أصابتها هي نفسها بالدهشة والانبهار) أنها نجحت في خياطة أكثر من 600 ياردة من مختلف أنواع الخياطة وشتى أنواع الأقمشة، تتراوح ما بين ملاءات الأسرّة وأكياس الوسائد المخصصة لأرائك المقصورات في السفن وبعض المفارش والمناشف والستائر والملابس الداخلية والكتان والسترات والسراويل والبزات والقمصان التي تخص القبطان. وهذا يعكس المدى الزمني الذي يمكن أن تقضيه زوجة القبطان في الخياطة والمشغولات أثناء الرحلة الواحدة»[19].

وفي عام 1855، التحقت سوزان هاثورن بزوجها جود ذلك أنهما كانا حديثي العهد بالزواج، وأبحرت معه على متن السفينة لمدة تسعة أشهر قبل العودة ثانية إلى المنزل لانتظار ولادة وطفلهما الأول. واحتفظت سوزان بكل الأعمال التي



لتزجية الوقت، غالباً ما أحضرت زوجات القبطان وقواد السفن معهن مجموعة من المشغولات اليدوية ومشروعات الحياكة مثل نماذج الخف أو الشباشب المستقاة من مجلة «بيترسونز» يونيو 1863.

مارستها خلال هذه الفترة ودونتها في مذكراتها. وأظهرت مجموعة معلومات من هذه المذكرات أن سوزان قضت ما يقرب من خمسة وسبعين يوماً تقوم بأعمال الخياطة والغزل، وخمسة وثلاثين يوماً في الزركشة والتطريز، وثلاثة وعشرين يوماً في الغسيل، وتسعة عشر يوماً في رتق الملابس البالية، وثمانية عشر يوماً في الخياطة بالإبرة، وخمسة عشر يوماً في حبك المنسوجات، وثلاثة عشر يوماً في المصنوعات الجلدية، وعشرة أيام في إدارة شؤون الغرف، وتسعة أيام في خياطة الألحفة، وأربعة أيام في سجل القصاصات، وثلاثة أيام في نسخ فواتير وإيصالات الطبخ والطهي، ويومين في خياطة السجاد. وتُعدّ هذه الأنشطة نموذجاً لما انشغلت به المرأة في هذه الطبقة الاجتماعية في عهد الملكة فيكتوريا[20].

ولعبت المجلات النسائية على غرار كتاب النساء «جوديز» – «Godey›s» ومجلة «بيترسونز» – «Petreson›s» دوراً مهماً في تعزيز هذه الأنماط وتلك النماذج الوفيرة من إكسسوارات الموضة والمقتنيات المنزلية الصغيرة التي يمكن صناعتها من خلال التطريز والخياطة.

وانخرطت نساء ذلك العصر في إبداع صناعة المناديل الورقية على شكل أقلام، وأكياس الإبر، ومساكات وحوامل الصابون والمعطرات، ومجموعة أخرى من المصنوعات والسلع المنزلية. فضلاً عن صناعة ربطات العنق المزينة وحمالات الجوارب والبناطيل والسترات وأغطية أرائك غرف الجلوس الخاصة بأزواجهن. وقضت سوزان أول شهرين لها في هذه الرحلة الطويلة تزخرف الخف الخاص بحبيبها جود، ثم قضت وقتها في خياطة لوازم طفلها في الأسابيع اللاحقة.

ويُعد سجل القصاصات من أهم التسالي التي أسرت فكر المرأة في العصر الفيكتوري. واستوحت النساء قصصاً وروايات ملهمة عن الثبات الأخلاقي ونطق الكلام وصوتيات اللغة التي سمعنها من عمالقة الشخصيات في هذا المجال، وكن يستشهدن بالقصائد الشعرية الطويلة من المجلات والصحف اليومية، ثم يقمن بلصقها في سجل القصاصات، في محاولة منهن لعدم تضييع أي ذرة من الوقت. وطغى على نساء العصر الفيكتوري الانجذاب غير العادي للطبيعة، وانعكس ذلك في استمتاعهن

بجمع العينات والمقتنيات الفريدة من الطبيعة لغرض الدراسة والمتعة والتزيين. فمثلاً، كان الموقد أو المدفأة والأدراج المهملة تزخرف بكوز الصنوبر والجذوع والطحالب. إلى ذلك، تبين أن لارتياد العديد من الموانئ الأجنبية وزيارتها أثره الأكبر في ذلك، إذ خلق فرصاً كبيرة لجمع العديد من هذه العينات الفريدة. وعلى شاكلة العديد من نساء البحار، سجّلت سوزان مكتشفاتها قائلة: «عثرت على مجموعة كبيرة من الأصداف وسلسلة رائعة من القواقع»[21]. ورغم أنهن استمتعن بالعديد من هذه المصنوعات اليدوية الاستجمامية والمشغولات على متن السفينة في عرض البحر، إلا أن النساء اللواتي لا يمتلكن الموهبة، أو ليست لديهن ملكة الاهتمام لم يرتقين إلى مستويات تسجيل هذه الانجازات الشخصية في مذكراتهن. ومن بين روائع وإبداعات الخياطة والحبكة الشخصية والمنزلية التي أدرجت بواسطة لوسي سميث تلك المجموعة من الإكسسوارات البحرية: علم السفينة المطعم بالإشارات، وشراع مثلث في مقدمة السفينة لمركب جورج، وشراع كبير للمركب يوضع في الميمنة، ومفرش للمقصورة الأمامية، وغطاء مشمع لصندوق الكرونومتر، وهي أداة لقياس الزمن بدقة[22].

وغالباً ما كان المساء هو الفترة المفضلة للزوجات، حيث بإمكانهن القيام برياضة التمشية والتنزه على ظهر السفينة مع أزواجهن ووضع الخطط، وما إن يعدن إلى مقصوراتهن، حتى يشرعن في لعب الورق والدومينو والطاولة، أو يقضين وقتهن في القراءة، وهي من الأشياء المشتركة التي مارستها نساء العصر الفيكتوري بشكل جماعي. وقد شاع أن يقوم كل فرد من أفراد العائلة بالقراءة بصوت عال في حين يستمع وينصت الآخرون إليه. وقد عبرت ماري بروستر عن موقفها من القراءة التي كانت النموذج السائد في تلك الفترة قائلة: «كنت أقضي الكثير من الوقت في القراءة، وكانت لدي الرغبة الجامحة في حشو ذهني بهذه المعرفة التي سأنهل من فيض فائدتها مستقبلاً وستكون مفيدة وبنّاءة بالنسبة إلي. والوقت الذي أمضيته بصحبة هذه الكتب لم يذهب سدى، بل كان نافعاً ومفيداً»[23].

وتحضر الكثير من زوجات الربان على السفن معهن بصفة عامة مجموعة من الكتب والمواد المقروءة الكافية لشغلهن طوال فترات الرحلة. وقد احتفظت سوزان هاثورن

بسجل يومي بالكتب التي قرأتها. وبعيداً عن برجماتية السيدة هايل في كتابها «كتاب الطهي» التي نسخت فيه إيصالات الاستلام المذكورة في قائمة أعمالها المنشورة، أخذت الأعمال المنتقاة من جانب سوزان طابع الرومانسية الطبيعية وأفكار حول التعامل مع السفر والشعر والرومانسية التاريخية. ومن بين هذه الأعمال ستة أعمال للسير والتر سكوت، واثنان لـلورد بايرون، واثنان لـتوماس مور، وعمل لكل من بيرسي بايشي شيلي، وهاربيت بيشر ستو، وجورج هيليارد ، وجي بي آر جيمس، وماريا ماكينتوش، وآخر لآن ستيفنز. وهذه الكوكبة من المؤلفين كانت الخيارات المفضلة لدى الطبقة الاجتماعية المنبثقة منها سوزان، وغالباً ما عكست الرغبة والاهتمام المتناميين لدى المؤلفات النسوة، وهذه من سمات منتصف القرن التاسع عشر.

الأعمال اليومية

ليس كل ما قضته النساء في عالم البحار إدراجه ضمن قائمة الأعمال العاطلة غير الجدية، لاسيما وأن زوجة القبطان كان عليها هي الأخرى أن تتعامل مع وقائع الحياة في عرض البحر، فمثلاً يمكن أن تظل النساء منهمكات في تساؤلات عديدة عما إذا كان عليها أن تقوم بعمل مذبحة للحشرات المتطايرة على الأسرة في الصباح الباكر، أو ما يمكن أن تصنعه حيال الصراصير التي تملأ المكان، خاصة وأن هذه التساؤلات تنبع من وقائع تقر باحتلال مثل هذه الحشرات للأماكن التي تحيط بها»[24].

وثمة شيء آخر يعد من مغامرات البحار على متن السفينة، وهو غسيل الملابس. وتصف إحدى النسوة هذه المغامرة قائلة: «يا له من عمل شاق... لاسيما وأن العاصفة التي تهب تغسل كل شيء قبل نشره»[25]. وشكّل الافتقار إلى المياه العذبة إحدى أكبر المعضلات التي تواجهنا وتزيد الأمر سوءاً. وتأمل النساء أن تهطل الأمطار وتتساقط بغزارة، غير أن الرغبات تختلف لديهن باختلاف مخزون السفينة من المياه العذبة التي يصعب توفيرها للغسيل. وربما تكون الملابس المعلقة التي تجففها نسمات المحيط معرضة لمخاطر الطبيعة ذلك أنها عرضة للطيران بسبب العواصف الشديدة. وثمة

بحّار مبتدئ وصف هذا المشهد الذي تعلق فيه الملابس لكي تجف بعوامل الطبيعة، إذ وصف ذلك قائلاً: «وجدت أن كل قطعة من الملابس مربوطة بمشبكين في نهاية كل زاوية من زوايا السفينة. وعندما رآني أحد مدراء الدفة على السفينة من دون أن أضع المشبك، أعطاني حبل غسيل مبروماً وعلمني كيفية عقد الغسيل لتثبيته حتى لا يطير عند اشتداد العاصفة»[26]. والكّي هو الآخر لم يكن من الأمور السهلة الميسورة، لاسيما وأن المكواة كان يجب أن توضع على الموقد الموجود في مقصورة المطبخ لتسخن، ثم تُرسل إلى قمرة القبطان. «المكواة لا تحتفظ بالسخونة لفترة طويلة، وعليه لا يتسنى لي سوى كي منشفة واحدة، ثم يتوجب عليّ بعدها إرسالها مرة أخرى إلى المطبخ لتسخينها ثانية»[27]. والموقف المتطلب إزاء الحياة على متن السفينة يمكن عكسه بصورة جلية في سجل اليوميات التالي: «حسناً، لقد اخترت قدري ونصيبي، وبالتالي بات لزاماً عليّ ألا أشتكي لاسيما وقد تصورت حدوث مثل هذا الأمر لي سلفاً»[28].

وقد قدمت زوجات الربابنة وقواد السفن العديد من المساعدات وكافة ألوان الدعم في العديد من المجالات والقطاعات، فكتبت إحداهن قائلة: «كنت أملك سبباً محدداً وغاية سامية منذ مغادرتي نانتوكيت وهي أن أوظف معرفتي وخبرتي في مجال الطب وهذا ما لمسته في تقديم الرعاية الطبية لزوجي الذي كان يقوم بفحص حالات المرضى الذين يأتونه ويفسر حالاتهم أمامي، وكان هذا هو الجزء الذي استفدت منه وتمكنت من تعلمه وتمرسه بالشكل اللائق وبالتأثير المرجو المرغوب فيه»[29]. وظلت كارولين مايهيو، ابنة الطبيب، على متن السفينة لخدمة المرضى الذين يعانون من الجدري. حتى إنه عندما أصيب زوجها بهذا المرض، اضطلعت هي بقيادة عملية الإبحار على السفينة وأقرنته بدورها كممرضة تداوي المصابين وزوجها كذلك. وكانت ماري آن باتين في ربيعها التاسع عشر وتقضي شهر العسل مع زوجها القبطان على متن السفينة الذي أصيب بحمى دماغية، سرعان ما شفي منها ليصاب بالعمى والصمم، وبما أن مساعد الربان الأول كان مسجوناً بتهمة العصيان، وافتقد مساعد الربان الثاني لأي مهارة خاصة بعملية الإبحار، فقد قبلت ماري، وهي في أيام حملها الأولى بطفلها الأول، بتولي قيادة السفينة نيابة عن زوجها العاجز. وكانت ماري قد درست

حسابات زوجها وفحصتها بحيطة وحذر في الأشهر الأولى من الرحلة، ولم تتمكن فقط من العودة بالسفينة التي تولت مسؤولية الإبحار بها إلى موطنها، بل نجحت في توجيهها عبر أكثر المناطق خطورة ووعورة في كيب هورن.

الملابس

أصبحت متطلبات البحر صارمة شديدة بالنسبة للنساء لاسيما وقد أُدخلت ملابسهن وثيابهن في المعادلة الصعبة. ولم تعد ملابس الموضة في القرن التاسع عشر مواكبة لحياة البحر والعيش على متن السفينة. وعلى الرغم من أن زوجات الربابنة كن الأكثر أناقة من حيث الملبس في المنزل، إلا أن تأرجح السفن ورذاذ الملح البحري البارد حتم عليهن ارتداء التنانير الطويلة المصنوعة من نسيج التفتة والحرير المواكب لتلك الفترة. ووجدت الغالبية العظمى من نساء ذلك الوقت أنه من العمليّ أن يرتدين الفساتين المصنوعة من الأقمشة الثقيلة للقيام بالأعمال اليومية المملة كغسيل الملابس.

وكانت تُنتقى الأقمشة التي تُطرّز منها هذه الملابس من الأنواع الخشنة القاسية وبخسة الثمن والتي تخفي ألوانها القذارة التي تعلق بها، فكانت تُستبدل التنانير بحسب طول كاحل القدم. وفي هذا كتبت الحامل إيما كاوسي تقول: «وجدت أن الدثار أو الغطاء هو أفضل ما يمكن لبسه على ظهر السفينة». والدثار عبارة عن رداء قصير فضفاض به أزرار من المقدمة من أسفل وهو أقرب إلى العباءة. وكان قصر الثياب ميزة لاسيما للنساء الحوامل على ظهر المركب أو السفينة وتلك الثياب أكثر ملاءمة خاصة لمن هن في مثل حالة إيما. إضافة إلى ذلك، كانت النساء ينتعلن «الأحذية الأمريكية المبتكرة» عند الانخراط في مهام العمل. غير أن أكبر التحديات التي واجهنها هي تلك الحالات التي يكون فيها ظهر المركب عائماً نتيجة العواصف الشديدة. وفي تلك الحالة، كن يرتدين القبقاب المصنوع من النعال الخشبية أو المعدنية حتى يحول دون انزلاقهن على السفينة وحتى يقيهن الوحل أو مستنقعات المياه، في حين فضلت أخريات انتعال الحذاء النصفي لحماية كواحلهن أو أشياء أخرى خاصة

صنعنها بأنفسهن لمواجهة مثل هذه الظروف الاستثنائية»[30].

الولادة

لم يبد غريباً أن تضطر بعض زوجات صائدي الحيتان، لاسيما وأنهن يخضن رحلات تستغرق زمناً طويلاً، إلى الولادة في عرض البحر. ورغم أن بعضاً منهن كن يستطعن العودة إلى أوطانهن لانتظار الحدث السعيد، إلا أن أخريات قررن مصاحبة أزواجهن في البحر حتى يكونوا بصحبتهن وقت الولادة. ولمن يشكون في إقدام النساء على القيام بمثل هذه الخطوة، إليكم بما دونته ليزي إدواردز في رسالة لها: «رغم كونها تنتظر مولوداً، إلا أن زوجة القبطان هنري جرين فضلت الذهاب بصحبته إلى الشمال على متن السفينة، لاسيما وأنها دائماً ما تقول إنها لا تشك البتة في رعاية زوجها لولادتها حتى ولو على ظهر المركب»[31]. ورغم هذه الثقة العمياء التي تنتهجها كل امرأة من تلك النسوة، فلا شك أنهن فقدن ركيزة مهمة تتبلور في تواجد قريباتها وجاراتها اللواتي عادة ما يجتمعن حولها لمساعدة الطبيب أو القابلة في هذا الوقت الحرج. ومتى كان ذلك ممكناً، تبقى محاولات إظهار الدعم والمساندة قائمة. ولو كانت السفينة في عرض البحر وصادف والتقت سفينة أخرى وعلى متنها امرأة، تُتخذ الترتيبات اللازمة لنقل تلك المرأة على ظهر السفينة لمرافقة المرأة الحامل على ظهر السفينة الأخرى. ولو تزامن توقيت فترة ما قبل الولادة مباشرة أو كما يسمونها فترة «النفاس» مع مرور السفينة بأحد الموانئ، فينبغي في تلك الحالة أن تترك الأم في الميناء لضمان الرعاية التامة في ضيافة أحد رجال الدين أو أي شخص ممن يمكن الاعتماد عليه وتحمل رعايتها حتى تعود السفينة لهذا الميناء مرة أخرى. وهذا المشهد هو ما تم مع مارثا براون في هونولولو. وعلى الرغم من أن هذا هو القرار الصائب، إلا أن يومياتها المسجلة جسدت المعاناة والمحنة التي تكبدتهما النساء في هذا المنفى، وكما تقول إحداهن: «هل يتعين عليّ إذن أن أضع طفلي المولود في حضرة زوجي أم في حضرة من يمكن أن أصفه بصديق؟!»[32].

ومما لا شك فيه أن عملية رعاية الطفل على متن السفينة ليس بالعمل السهل

والميسور. «لقد كان يوماً غير سار، لاسيما في ظل العواصف التي تهب على مدار اليوم من كل حدب وصوب، ما يجعل السفينة تتأرجح دونما استقرار. ولا يمكنني في هذه الحال أن أحفظ طفلي في مكان محدد، خاصة وأنه سيكون معرضاً لتلقي الصدمة تلو الأخرى»[33]. ورغم أن وضع الطفل في سريره الخاص به بإحكام شديد يعد أحد الحلول المقترحة لهذا الموقف، إلا أنه ليس الأمثل على الإطلاق، وإنما يمكن القول إنه ملائم لمقتضى الحال. وتبين أن أمهات العصر الفيكتوري اعتدن على وضع أطفالهن في أسرتهم من خلال النصيحة المقدمة لهن عبر المجلات النسائية التي تحذرهن «من استخدام الدبابيس بتاتاً في ملابس الأطفال»[34]. ويجب على الأطفال عادة ارتداء وزرات أو روب طويل يكون ضعف طول الطفل، وهو لباس يستعاض به عن البطانية الفضفاضة التي يرفضها الأطفال الرضع المتملصين منها.

وقد كانت الحفاضات أو فوط الأطفال كما كان يطلق عليها في ذلك الوقت مصنوعة من الفلانيل - «flannel» التي أصبحت عادة اللباس المخصص للأطفال الصغار. وكان غسيل الدثار أو البطانية الكبيرة للأطفال الرضع من أكبر المشكلات خاصة أن المياه العذبة تُراقب بشدة ولا تكون متاحة أغلب الوقت. وكان غسيل الحفاضات بالمياه المالحة أو تجفيفها بالرذاذ المالح له أثره الضار على جلد الأطفال الحساس، فهو يضر ببشرتهم. وقد اعتادت الأمهات من ذوات الحيل الواسعة على استخدام الخرق والورق الناعم مع هذه الحفاضات.

الأطفال

اضطر بعض الآباء لترك أحد أطفالهم أو أكثر في عناية العائلة قبل شروعهم للقيام برحلة في عرض البحر، في حين أن مئات الأطفال نشأوا على متن سفن آبائهم.

وقد انتشرت مقولة مفادها أن الأطفال الصغار الذين يتعلمون المشي على متن السفينة يعانون من صعوبة كبيرة عندما يمشون على اليابسة، ذلك أنهم يعانون من التأقلم. وفي الوقت الذي كان يحظر على الأطفال السفر لأكثر من خمسين ميلاً بعد ولادتهم، كان الأطفال على متن السفينة يسافرون في مغامرات عبر البحار يحلون من

خلالها على الموانئ الغربية مثل ميناء هونولولو أو كما يقال «لعبة أطفال الأسكيمو». وبصفة عامة، يتمتع الأطفال الذين يولدون على متن السفن في عرض البحر بصحة جيدة، غير أنهم وقت عودتهم إلى أوطانهم يصابون بالعزلة عن الأطفال الآخرين، كما يكونون عرضة للإصابة بكافة ألوان الأمراض الطفولية التي يتم الوقاية منها على اليابسة.

وعلى الرغم من الإزعاج الذي يسببه الأطفال المولودون على ظهر السفينة للطاقم بأكمله، إلا أنهم يظلون موضع ود وسعادة كبيرين. «بينما انهمك الرجال في إصلاح الأشرعة على ظهر السفينة، انشغلت بتربية طفلي المولود هناك. وكان يستمتع بلعب الكرة على ظهر السفينة ويعترض طريق البحارة»[35]. ويأتي هذا في الوقت الذي ينخرط فيه أفراد الطاقم على السفينة في عمل العديد من المصنوعات اليدوية للأطفال على ظهر السفينة. «تمكن صانع البراميل من صنع حوض غسيل لشطف طفلي بداخله، وكان هذا الأمر حقاً شيئاً رائعاً. لقد ظلّ صانع البراميل يعاني كثيراً حتى فرغ من صنعه»[36]. كما كتب أحد القباطنة عن ولده الصغير الذي امتلك أسطولاً من اللعب يقول: «حصل على مركب شراعي وحيد الصاري صنعه النجار له، عبارة عن مركب بأربعة أشرعة. وصنعت له مركباً بطول 30 بوصة يشد على مؤخرة السفينة، والآن أعطاه النجار نموذجاً كامل الأشرعة بطول ثلاثة أقدام»[37].

وربما خفف صوت الأطفال على متن السفينة معاناة الرجال والبحارة ملطفاً من أجواء العزلة والبعد الشديد عن أحبائهم. ورؤية أطفال الربان والقبطان يدفعهم لتخيل أطفالهم البعيدين عنهم، وربما بشكل أو بآخر يشعرون من خلالهم أنهم ليسوا بعيدين عن ناظرهم. وتلك المشاعر الفياضة يعكسها ملاح في القرن التاسع عشر يستذكر فيها لحظات أليمة أحس بها منذ سفره في هذه الرحلة، فيقول: «هؤلاء الذين يجوبون البحر ويمتطون السفن يلمسون الصعاب، لاسيما وأنه يصعب عليك أن تضمن حياتك وأن تجزم بأن بإمكانك العودة من جديد للتفكير بهؤلاء وتذكرهم. ولو تسنى لك الزواج بامرأة طيبة ووضعت كل شيء بيدها، ووضعت كل شيء بيدك، فإن الرجل لا يكف عن البكاء كلما تذكرها، ولا تفارق عينه عينها، ويشعر وكأن يدها تلتف حول

عنقه، وصوتها العذب يطرب المكان حوله عندما تلوح إليه مطلقة كلمات الوداع في الصباح، ثم النظر إلى الطفل بين ذراعيها وهي تقف أمام الباب»[38].

وأصبح العيش على متن السفن من أكبر المغامرات التي تخوضها غالبية الصغار، لدرجة أن نسبة كبيرة منهم أصبحوا مأسورين بها، لاسيما وأن أشرعة الصواري تبدو بمثابة فناء مغر ومكان رائع يهرعون إليه هرباً من الأم تارة أو هرباً من تنمر الأخوة والأشقاء وتذمّرهم تارة أخرى. «بدا بريسكوت سعيداً طوال اليوم وهو يلعب بالحبال، وحيازته أرجوحة صغيرة وخادماً صغيراً على السفينة منحه المزيد من المرح والتسلية»[39]. أما الطاهي فشكل مثال الجذب والتسلية، وأصبح المفضل للطفل على ظهر السفينة، ذلك بسبب مقدرته على تحضير المزيد من الوجبات الخفيفة للطفل، وإعداد برنامج له يمكن من خلاله الإجابة على كل تساؤلاته ومتطلباته وغرس الرغبة الشديدة لديه للصحبة والمرافقة. غير أن وجود هذه الفئة من أطفال القبطان التي تمثل أقلية وسط أغلبية ساحقة من الراشدين جعلهم عرضة للإفساد والتدليل، وخاصة في الأوقات التي يفقد الأغلبية فيها السيطرة على الأمور ويتناسون أمر الصبية والغلمان، الذين لم يتعرضوا من قبل لسماع العبارات والاصطلاحات القبيحة التي تنطلق من أفواه البحارة على متن السفينة.

أما الوضع بالنسبة للفتيات الصغار فهو مختلف نوعاً ما، فهن كن دائماً بعيدات عن هذا الجو ويبقين إلى جوار أمهاتهن، حيث يتم تلقينهن دروس الحياكة والمشغولات والفنون اليدوية والأساليب الأخرى النسوية التي تزجي الوقت. واحتفظت لورا جيرنيجان، وهي فتاة في السادسة من عمرها، بدفتر يومياتها التي سجلت فيه بفخر ما قامت به من إنجازات تعليمية، حيث تقول: «كنت أبلي بلاءً حسناً في دروسي، وبرعت في القيام بالعمليات الحسابية». ولم تنس أن تبرز إبداعها في فنون الخياطة: «تمكنت من عمل دعامة للمرحاض» مستفيضة في قراءتها قائلة: «انتهيت لتوي من قراءة رواية بعنوان الصغيرة برودي»[40].

أما الآباء، فقد تمكنوا من توفير بعض الوقت لممارسة دورهم الأبوي في تعليم أبنائهم. ولم تجر العادة وقتذاك أن تكون المسؤولية مشتركة بين الوالدين، ذلك أنه

بمجرد أن تبلغ الفتاة الحلم، تترك في المنزل لاستكمال دراساتها. وكان حتمياً وضرورياً على الفتيات الشابات أن يهتممن بعامل الزمن من أجل اكتساب المهارات الاجتماعية المصقولة والصحيحة. ومع ذلك، لم تكن هذه النماذج من الفتيات إذا ما قورنت بأمهاتهن مثالية. وعلى كل، فإن ثمة شيئاً آخر مهماً يتعلق بهؤلاء الفتيات، يكمن في سمعة وأخلاق الصغار على متن السفينة والبراءة التي وصمن بها وهن يعشن وسط هذا الكم الهائل من الرجال.

ولاشك في أن التربية والتنشئة على متن السفينة قد واجهتهما تحديات كبيرة. وقابلت ميني لورينس الطفلة في ربيعها الخامس ما وصفته أمها بأنه: «درب من دروب الأسى والحزن الذي عانت منه مسبقاً»[41]، ففي يوم لهم خارج الميناء، «فقدت فرانكي دميتها التي أحضرتها من خارج البحر، وهي الدمية التي كانت عزيزة عليها وأحبتها كثيراً لأنها هدية من جدتها آني. وظلت ميني تصرخ وتصرخ لفترات طويلة وتشبك أياديها من التوتر والغضب وهي تعاني من ألم مبرح وحزن عميق. وأصرت على أن تكون هناك ملابس سوداء ترتديها... وقد أجبرت على إعطائها شريطة سوداء وضعتها حول ذراعها للتخفيف عنها ومحاولة تهدئتها»[42].

أما الحيوانات على متن السفينة فشكلت مصدر إلهام آخر للأطفال يزودهم بفرص للتعامل مع الصعاب التي تواجههم. «بينما أتمشى على ظهر السفينة، كان أول ما وقع عليه ناظري حيوانات ودجاج تتمشى على ظهر السفينة»[43]. وكان احتواء الدجاج والماعز على السفن أحد أكبر العوامل الضرورية لتوفير البيض الطازج واللحوم واللبن. وكان أمراً طبيعياً بالنسبة للأطفال أن يتصلوا بالحيوانات التي أصبحت في كثير من الأحوال حيواناتهم المدللة. «رأيت الكثير من الدموع في عيني ميني، لاسيما عندما ذهبنا لتناول الإفطار على المائدة، حيث رأينا جوبا، دجاجتها المحبوبة، مطهية وفي الطبق .. ظننت حينها أن الديك ويجي قد بات وحيداً يعاني من العزلة»[44].

زيارات سفن صائدي الحيتان

يبدو أن أكثر الأوقات الخاصة للزوجات والأطفال في البحر كانت تحدث عندما

تتزاور سفن صائدي الحيتان مع بعضها بعضاً في عرض البحر، حيث يقوم أفراد طاقم السفينة بزيارة طاقم السفينة الأخرى، وهي الزيارات التي كانوا يتجاذبون فيها أطراف الحديث ويتشاركون الحكايات والروايات وأخبار الديار والاستمتاع بصحبة الوجوه الجديدة. وكان هذا الوقت هو الأفضل لارتداء الملابس وإظهار خصائص الطهي وإبداعات المأكولات. ولتسهيل نقل النساء من سفينة لأخرى، كان صانع البراميل يقوم بصنع كرسي على شكل برميل مشدود بحبل يمكن عبره نقل زوجة القبطان إلى السفينة الأخرى بأمان وراحة تامة.

ومثلت هذه الزيارات للأطفال فرصة لتلقي الهدايا أو الحلويات من الزائرين. «أحضر السيد مورجان الكلب الأسود الصغير وأعطاه لـويلي، والذي منح للسيد مورجان من جانب رفيقه من مدينة كامبريا، وهي الهدية التي سرت بها ويلي كثيراً»[45]. غير أن بعض الهدايا اتصف بالغرابة وهو ما انعكس في هدية القبطان هولاند الذي «أحضر سلحفاة صغيرة وأعطاها لميني، ثم قام بإعطائها سلة صغيرة من الريش»[46]. ووسط هذا المناخ، كان الجميع يتوق لرؤية أي من السفن التي تعود إلى الوطن، حتى تكون هناك إمكانية لإيصال الرسائل البريدية. «كنت أكتب رسائل وخطابات يومية لإرسالها إلى وطني متى سنحت الفرصة لذلك»[47].

في الموانئ الأجنبية

امتلكت العائلات والأسر الأخرى فرصة المشاركة في مجتمع الميناء، الذي احتلت فيه هونولولو المكانة الأكبر في منتصف القرن التاسع عشر باعتبارها أكبر موانئ صيد الحيتان بمتوسط 400 سفينة ترسو فيها كل عام. وفي تلك الآونة، كانت العائلات تتحرك خارج الشاطئ لاتخاذ المنازل خارجها نزلاً لهم تحت ظلال النخيل، وهي الفترة التي يتخللها تجهيز السفن للانطلاق ثانية في عرض البحر، أو في الوقت الذي تجوب فيه المياه القطبية الشمالية. وقد وجدت النساء اللواتي لم يقمن بالإبحار مع أزواجهن معاناة شديدة وصعاباً أشد للحاق بهم في هاواي ومغادرة منازلهن. غير أن الوضع في الميناء كان عكس ذلك، إذ تمكنت هذه العائلات من تأسيس مجتمعات

صغيرة لها في نيو إنجلند، التي امتلأت أيامها بنزهات الشواطئ ولعب الكروكي الخشبية. وفي المساء، تقام حفلات الرقص ومآدب العشاء والحفلات الموسيقية التي تطرب لها الآذان.

أن تبقى في المنزل أو على متن السفينة

يأتي قرار مرافقة الزوجة لزوجها على متن السفينة في عرض البحر ليحقق أمرين متناقضين لزوجات صائدي الحيتان. الأول هو الود العميق الذي تشعر به والألفة التي تدفعها لأن تكون بجوار زوجها وعزوفها عن أن تكون بمنأى عنه رغم انفصالها عن المنزل والعائلة. والثاني هو أنها ستكابد أياماً قاسية من العزلة والملل مصحوبة بزيارات عديدة للعديد من الأماكن والمزارات الغريبة. هناك أيضاً رحلات المشي الهادئة والتنزه على ظهر السفينة، تقابلها الاشتباكات العنيفة والمعارك الضارية بين الحيتان المفترسة والرجال الأشداء في السفن الصغيرة. وقد كتبت ماري شابمان لورنس خلال رحلتها الأولى تقول عن التنزه على سطح السفينة: «تلك لحظة من أجمل لحظات حياتي. لم أتعجب يوماً من استغراب بعضهم كيفية اختيار حياة البحارة. فرغم كونها حياة صعبة تحفها المخاطر والصعاب، إلا أنها مفعمة بالحيوية والرومانسية والاهتمام»[48].

ويبدو لبعض النساء أن رحلة واحدة في البحر تكفي لإشباع رغباتهن، في حين تعتقد أخريات أن تكرار مزيد من الرحلات أمر ضروري. وقد كتبت ماري راسيل لابنتها فور عودتها إلى الوطن، بعد أن لمست مخاطر البحر بصورة مباشرة وعاشت حيناً من الدهر في البحار، تقول: «تلك هي الطريقة التي يحصل بها أبناء المحيطات على أموالهم، وتلك هي الطبيعة التي يقضون بها أيامهم في المنزل... ولو تسنى لأي من زوجات هؤلاء الرجال الذين يواجهون المخاطر العودة إلى ساعات الماضي قليلاً، فإني أعتقد بأنه سيكون درساً عظيماً لن ينسيه، لاسيما وأنهن تعلمن من خلاله الفطنة والاحتراس والتيقظ والاقتصاد في الإنفاق بشكل لا تضاهيه تعاليم أمهات الكتب التي خطت في هذا المجال منذ ابتكار الطباعة في العالم»[49].

أما عن الزوجات اللاتي اعتدن الذهاب مع أزواجهن وبصفة متكررة في رحلات

البحر، فقد فسر السبب بوضوح فيما قالته ماري بروستر: «إني راضية تماماً عن وضعي وظروفي، ويجب أن أعترف بأنني يجب، حيال زوجي أو أصدقائي، أن أفصل بين حياة المنزل وحياة البحر، خاصة أنني من فضلت البقاء بمرح وبهجة العيش في هذا المجتمع بشكل أكثر من رغبتهم في قبولي للعيش معهم»[50].

تنكر النساء في شكل رجال للقيام بالخدمة البحرية

هناك العديد من الاعتبارات وإعادة النظر منذ أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن التاسع عشر فيما يتعلق بالنساء العشرين اللائي التحقن بالبحرية الملكية البريطانية أو المارينز متنكرين في صورة رجال ونجحن في اجتياز مهامهن مثل الرجال. وتبين أن عدداً من النسوة قد خدمن بشرف لسنوات عديدة قبل أن تُكشف هويتهن الحقيقية. ويمكن التكهن بأن ثمة نساء أخريات كن ضمن هذه الكوكبة الناجحة ولكن لم يكشف عن أسمائهن. وقد احتوت دورية لندن 1802 على تقرير شيق للغاية يروي قصة الزواج بين اثنين من البحارة من كبار السن... وخلال الحرب، التي أبلت فيها الزوجة بلاءً حسناً طوال محطاتها، كانت حاضرة دائماً وموجودة في غرفة الجراحين تنتظر حتى يأتي عريسها جونز وهو في حالته المزرية مصاباً. وانتهت العلاقة وقتها بالتوحيد بينهما والزواج السعيد[51]. ولم تكن السفن هي المكان الوحيد الذي تحدث به هذه الظواهر الفريدة، ذلك أن هناك العديد من الحالات النسوية التي أُدرجت في سلسلة من التقارير خلال الثورة الأمريكية ومئات الوثائق التي كشف النقاب عنها مؤخراً في الحرب الأهلية الأمريكية عن طبيعة خدمة النساء متنكرين في صورة رجال.

والسؤال الطبيعي البديهي الذي يتوارد إلى الأذهان فور سماع ذلك هو كيف تستطيع المرأة أن تظل مجهولة الهوية على متن السفينة وسط هذا الزخم الهائل والازدحام الشديد وهي لا تمتلك شيئاً من الخصوصية والسرية؟ وأول ما ينبغي أن نضعه نصب أعيننا هو احتمال امتلاك أولئك النسوة لخصائص بدنية وملكات خاصة تجعل كشف أمرهن صعباً. ولو كانت النساء في مكانة اجتماعية سفلية، ويملكن القوة

البدنية والرياضية للقيام بالعمل المنوط بهن، فلا مجال للريبة البتة في مقدرتهن على ممارسة هذه الأعمال كالرجال. وفي عام 1815، نشرت صحيفة لندن الإخبارية خبراً قالت فيه: «كُشف بين طاقم السفينة المعلن عن امرأة أفريقية كانت تخدم في البحرية الملكية منذ أكثر من إحدى عشرة سنة، وهو عمر طويل مديد يجعل اسمها يسطر بحروف من نور في أمهات الكتب... وكان يطلق عليها اسم ويليام براون. ولقد خدمت لبعض الوقت كقبطان من الرتبة العليا لاسيما بعد أن نالت استحسان كبار القادة»[52]. وتعتبر الرتبة العليا من أعلى الأوسمة التي يحصل عليها الرجال الأشداء فقط الذين يحظون بخبرات عالية وثبات وفطنة حربية لا مثيل لها. ولكن الانحياز ضد قدرات النساء الفكرية والعاطفية والبدنية إضافة إلى القيود المفروضة على الأدوار النسوية المعترف بها أسهمت كلها في إحباط مبدأ «البحار أو القبطان الأنثى» وبالتالي قلل من احتمالية قبول الرجل بجنس آخر غير جنسه للنوء بمسؤولية الإبحار. وقد بدا الأمر طبيعياً للغاية لاسيما وأن الرجولة هي التي كانت موضع تقدير في ذلك العصر على عكس الأنوثة، حتى إن التخفي كان يحدث بصورة مكتملة لو كانت المرأة تمتلك القدرة على التحدث بلغة فظة وكانت قادرة على مضغ التبغ.

ويجب أن ندرك أن الملابس لعبت دوراً جوهرياً في هذه المسألة، ذلك أنها كانت تعكس ماهية وطبيعة التجارة والثروة وجنس الشخص المرتدي لهذا الزي، بمعنى أنك لو كنت ترتدي لباس تاجر، فإن الجميع ينظر إليك ويتعامل معك على أنك تاجر. ولم يكن الناس في تلك الآونة يخوضون في درب التكهنات والتخمين بشأن مكانة مرتدي اللباس ووضعه، كما يبدو أن النساء العاقلات لم يكن يرتدين لباس الرجال للتزين بها. وعلى الرغم من أن الأساطير والأدبيات احتوت على العديد من القصص والروايات التي تحكي عن تنكّر العذارى من النساء وغير المتزوجات في زي الرجال من أجل معرفة حقيقة المشاعر التي يكنها الرجال لهن، إلا أن هذه الجرأة بهذه الطريقة لا يبدو أنها تحمل بين طياتها تلك الغاية الحقيقية وهذا الهدف المعلن، إذ أن الغرض يبدو متبلوراً في التخفي لهدف أكبر. وكتبت مدونة القرن التاسع عشر سارة مورجان وهي ترثي القيود التي فرضت على جنسها تقول: «كيف لها أن ترتدي

البنطال والمعطف... أتعجب من ذلك؟! إني حقاً أخشى أن أُقبل على هذا الصنيع»[53].

وفي أحد الأيام، قررت بجرأة شديدة أن تكشف الغموض والسر بنفسها، فأضافت قائلة: «ذهبت ووضعت البزة على السرير وقمت بارتدائها أمام طائري وكنت خجلة للغاية وهو يراني أفعل ذلك، ولكن ما إن استرقت النظرة الثانية، حتى استجمعت شتات نفسي وشجاعتي وبدأت أخطو الخطوة الأولى في التخفي ولكن سرعان ما أنهيت تلك الخطوة بسرعة. ولقد سمعت الكثير من الفتيات يتباهين بارتداء ملابس الرجال... أتعجب من هذا القدر من الجرأة والشجاعة اللتين لديهن؟»[54].

أما السؤال المنطقي الثاني فربما يتبلور جله في السبب وراء خوض المرأة لهذه التجربة القاسية التي يعيشها البحار والتي تقيده ببعض الأعمال؟ فعلى الرغم من أن حياة البحار تكون مقيدة بصورة كبيرة عن حياة الرجل المدني، إلا أنها عكست على الجانب الآخر الحرية المطلقة التي لا يمكن تصديقها من جانب المرأة. كما أن المرأة كانت تحصل على راتب الرجل نفسه أثناء تخفيها في البحر، فضلاً عن كونها تتمتع بالحرية الكاملة في التصرف في هذا الراتب بالشكل الذي تراه مناسباً لها، لاسيما وأن المرأة غير المتزوجة في تلك الفترة لم تكن مخولة التصرف في الأموال التي تحصل عليها، إذ أن والدها وأخوتها هم من يملكون هذا الحق. وبالنسبة للمرأة التي تعمل في الخدمات المنزلية وهي الخدمة التي تكثر فيها النساء، يتكفل صاحب العمل بالتصرف في الأموال التي تعطى لها.

وكانت سارة روزيتا ووكمام من بين النساء اللواتي تخفين في لباس الرجال، فقد عملت كملاّح في القناة الإنجليزية عام 1862 قبل أن يدرج اسمها ضمن الجيش المتحد أثناء الحرب الأهلية الأمريكية. وكانت مثالاً فريداً للغاية، ذلك أن والدايها كانا على علم بذلك ومراسلاتها معهما ما زالت موجودة. ولم تخاطر سارة بحفظ يومياتها ولم تكشف الكثير عن نفسها في رسائلها وخطاباتها وكان هذا الأمر طبيعياً. غير أنها كانت ترسل المال إلى أسرتها بصفة منتظمة بعبارات تحذيرية تقول فيها: «لا تدخرا هذه الأموال من أجلي، لاسيما وأنني قادرة على الحصول على الأموال التي أرغب في الحصول عليها»[55]. والغريب في الأمر أن قلة من النساء في وقتها كن قادرات على

التلفظ بهذه الكلمات.

وهذه ماري لاسي التي خدمت في البحرية الملكية من 1759 وحتى 1771 تحت اسم ويليام شاندلر، وقد نشأت وترعرعت في بيت خادم لأحد النجارين الذي كان من رواد نجاري السفن في عصره. ومثل هذه الفرصة لم تكن لتعرض عليها لأنها امرأة، لاسيما وأن النساء كان يحظر عليهن الاشتغال بالعديد من صنوف التجارة، وحتى عندما يسمح لهن بالتواجد في مجال العمل، فإنه وبشكل روتيني تُسند إليهن أقل الأعمال، ولو كان هذا العمل وظيفة يمكن أن يمتهنها الرجال، كانت تُدفع رواتب للرجال أكثر من تلك التي تُدفع للنساء على الرغم من أداء النساء لنفس نوعية العمل والوظيفة التي يقوم بها الرجال.

وعلى الرغم من ذلك، إلا أن نسبة كبيرة من النساء الوحيدات اللواتي يعانين الفقر المدقع ويفتقرن إلى المال والطعام، انتهى بهن المطاف في مستنقع الرذيلة حتى امتهنّ البغاء. وقد وصف ويليام روبنسون، الذي خدم في البحرية الملكية هذه الفئة من المومسات اللائي رآهن في بورتسموث بإنجلترا، مشيراً من خلال وصفه إلى أنه يسهل فهم السبب الذي دفع امرأة مثل إليزابيث بوين في سن الرابعة عشرة إلى التخفي في لباس صبي والصعود للعمل على متن السفينة:

«من بين جميع المخلوقات فإن هذه المخلوقات الفقيرة هي الأجدر بالشفقة... والاستخدام السيئ والحط من قدرهن أمر لا يمكن وصفه... ولكنهن يتحلين بالصلابة والجلد واللامبالاة خاصة وأنهن يمتلكن عذوبة الحديث والسلوك، ويفتقدن تماماً الإحساس بالعار الذي امتهن من كل شيء جميل يمكن أن يجعلهن يشعرن بأنهن نساء بالهيئة والاسم... ورغم تواجد هذا النظام قديماً، إلا أنه لا يمكن القول إن النخاسة وتجارة الرق قد انمحت من إنجلترا»[56].

وبالطبع هناك بعض النساء يتم التعرف عليهن من ناحية العاطفة التي يبدينها للرجال. وفي تلك الحالة، لم يتحقق لهن النجاح فقط في تخفيهن، وإنما في كونهن تمكن من العيش كذكور. وخلال هذه الفترة من التاريخ، كان محالاً على النساء تغيير جنسهنّ ودورهن الجنسي في مجتمعهن، ولو تسنى لهن الإقدام على أي محاولة للقيام

بذلك، فلن تقابل بالعداء فحسب وإنما ستجلب عليها وعلى أسرتها وعائلتها الخزي والعار والنبذ من المجتمع. ولم يبد أن ترحيل مثل هؤلاء النسوة أو نقلهن إلى مكان آخر هو الحلّ البسيط لذلك، لاسيما وأن إيجاد الوظيفة الملائمة في منطقة لا تحظى بها بأية علاقات أو معارف بات صعباً للغاية تحت أي ظرف من الظروف. وعليه، كان دور البحر الذي مهد الطريق أمام خلق مساحة للهرب ونسيان الماضي وبدء حياة جديدة تخلو من أي استفسارات أو أسئلة.

وخدمت ريبيكا جونسون في البحر لمدة سبع سنوات قبل أن يُكشف عن جنسها في عام 1808، وكشفت الوثائق حينها أن والدتها هي الأخرى خدمت في البحر واشتبكت في معارك كفرد من أفراد الجنود. وعلى غرار جونسون، خدمت حنا ويتني خمس سنوات كجندي بحري وكشفت عن هويتها فقط بعد أن ألقي القبض عليها من جانب كتيبة التجنيد لاحقاً. ودائماً ما كانت النساء المتخفيات في لباس الرجال يحظين بامتيازات عن رفقائهن من الملاحين، إذ كان بإمكانهن البوح بأسرارهن وما اكتسبنه فور تسريحهن من الخدمة. وعلى الرغم من ذلك، استمرت بعض النساء في العيش كرجال حتى بعد الكشف عن سرهن.

وثمة تفسير شائع للنساء اللواتي اخترن هذه الوسيلة للمغامرة يمكن أن ينعكس في فكرة «العاشق المفقود» التي ارتسمت في القصائد الشعرية في تلك الفترة. فمثلاً في «ابنة تاجر بريستو» التي طبعت أول مرة في التسعينيات من القرن السادس عشر، وقعت مودلين ابنة التاجر في حب شاب كان من طبقة اجتماعية دون طبقتها ومنزلتها الاجتماعية. وبعد أن أجبرت على قطع هذه العلاقة بأمر من والدها، تخفت مودلين في لباس نوتي أو صبي على مركب وذهبت للبحار تبحث عن حبيبها البحار. وبعد سلسلة من المغامرات، التقت حبيبها وعاد الحبيبان السعيدان إلى البيت ليرثا ثروة عائلتها.

وهذه الفكرة تكررت كثيراً في القصائد الشعرية التي سردت السير الواقعية للنساء المتخفيات في زي الرجال بحثاً عن الحب والرومانسية. وفي الحقيقة، ليس من المحتمل أن نقول إن النساء تبنين هذا التخفي في لباس الرجال لبلوغ الحب الذي نشدنه بينما

كان من الأسهل أن تصبح زوجة له. وقد واجهت حنا سنيل مثل هذا الموقف الذي يفتقد للرومانسية حين تخفت في لباس رجل وذهبت للبحر لتجد زوجها البحار الذي هجرها وطفلها قبل أن يولد هذا الأخير.

وهناك العديد من الأمثلة عن النساء اللواتي تنكرن في هيئة رجال في السفن الأمريكية أيضاً. ففي عام 1848، خدمت آن جونسون تحت اسم جورج جونسون في سفينة تعمل في مجال صيد الحيتان لما يقرب من سبعة أشهر. وقامت جورجيانا ليونارد بالتوقيع وتسجيل اسمها للالتحاق بالعمل على ظهر سفينة تعمل في مجال صيد الحيتان على أنها رجل أتي من قاعدة بيدفورد في نوفمبر من عام 1862. وكُشفت هويتها في يناير من العام الذي تلاه بعد أن صدر قرار بجلدها لمهاجمتها مساعد الربان الثاني بالسكين.

القراصنة النساء

اكتسب القليل من النساء شهرة وسمعة سيئة كقراصنة للبحار. وعلى الرغم من أنهن كن يتخفين في هيئة وملابس الرجال، إلا أن جنس هؤلاء النسوة لم يكن سرّاً من الأسرار. ففي القرن الخامس، آثرت ألويلدا - «Alwilda» أن ترث من أبيها الملك الأسكنديناڤي كنز القرصنة المفقود على أن تركن للزواج الاعتيادي للفتيات في مثل عمرها، واكتسبت شهرة في الأدب الشعبي، حتى إن روايتها الفاضحة لقيت رواجاً شعبياً كبيراً خلال القرن التاسع عشر. ومع ذلك، بات من الصعب أن نفصل بين الحقيقة والخيال لاسيما حين نكون بصدد المغامرات والمرويات المشكوك في مصداقيتها وصحتها.

ورغم كل ما قيل، ثمة اثنتان من القراصنة النساء أدرجن في عداد القراصنة الحقيقيين وهما جريس أومالي من أيرلندا والسيدة شينغ من الصين. ولكن التفاصيل التي عرفت بشأن أنشطتهما واسميهما بسيطة وشحيحة. ومع ذلك، ففي المناخ الاجتماعي لذلك العصر كان يتعين على كل امرأة تنجح في قيادة السفن والتربع على عرشها بمقتضى ظروف عدائية أن تمتلك مهارات فائقة وملكات كبيرة، فضلاً عن

امتلاكها الكاريزما والجاذبية المميزة بغض النظر عما إذا كانت المجازفة التي خاضتها شريرة أو شائنة.

وتعد أشهر القراصنة النساء قاطبةً هي آن بوني وماري ريد، وقد شاركت كل من هاتين السيدتين بصورة كبيرة ومكثفة في العديد من هجمات القرصنة والسرقة عندما كانتا تبحران مع القرصان الشهير كاليكو جاك. وقد قُبض على كل منهما وحوكمتا وأدينتا بارتكاب جريمة القرصنة. وقبل أن ينفذ فيهما حكم الإعدام شنقاً، كشفتا عن الحقيقة الفاضحة التي تكمن في أن كلاً منهما تحمل جنيناً في أحشائها. وفي تلك القضية، منحت كلتاهما إرجاء تنفيذ الحكم فيهما، وبعدها ماتت ماري مباشرة بعد سجنها بسبب الحمى، غير أنه لم يتم ذكر أو تسجيل ما حل بآن بوني ولم يعرف مصيرها وظل الغموض هو السمة التي اكتنفت هذا المصير المجهول.

الحواشي

1. ويليام م.ب.ماك ورويال دبليو كونيل، الحفلات والعادات والتقاليد البحرية، (أنابوليس، رسالة دكتوراه بالمعهد البحري للصحافة والنشر، 1980) ص. 285.
2. إدوارد هيوز وآخرون، المراسلات الخاصة للأدميرال اللورد كولينجوود (لندن: جمعية الإحصاءات البحرية، 1957) ص. 251.
3. سوزان ج. ستارك، البحارة النساء: النساء على متن السفن في عصر الإبحار (أنابوليس، رسالة دكتوراه بالمعهد البحري للصحافة والنشر، 1996) ص. 50 – 52.
4. جون نيكول، حياة ومغامرات جون نيكول، البحار (1822، الطبعة الثانية، نيويورك: فارار ورينارت، 1936) ص. 170– 171.
5. تشارلز ميفيرسون، حياة رجل الحرب على متن السفينة (جلاسجو، بلاكي، 1829) مقتبسة من كتاب هنري بينهام «من الطابق السفلي للسفينة: البحرية الملكية، 1700–1840، (باري، رسالة دكتوراه باري جازيت، 1970) ص. 160.
6. آلان فيلارز، الرجال والسفن والبحر(واشنطن، الجمعية الوطنية الجغرافية، 1973)

ص. 184.

7. جيه. جيه ماركوس، قلب البلوط: مسح قوة البحر البريطاني في العصر الجورجي (لندن، جامعة ودار النشر أكسفورد، 1975) ص. 224.

8. تشارلز نوردوف، حياة بحار عن رجال الحرب والسفن التجارية (نيويورك: دود، ميد وشركاه، 1884) ص. 95 – 96.

9. نيكول، ص. 171.

10. ريتشارد هنري دانا الابن، صديق البحار: رسالة حول عمل البحارة العملي (1879، الطبعة الثانية، مينيولا، نيويورك، دوفر، 1997) ص. 222.

11. المصدر السابق.

12. جوان درويت وآخرون، إنها أخت البحار: دوريات صيد الحيتان لماري بروستر (روحاني، سي تي، متحف الميناء البحري الروحاني، 1992) ص. 82.

13. درويت، ص. 22.

14. ستانتون جارنر، وآخرون، صديق الربان الأفضل، دورية ماري شابمان لورنس عن صائد الحيتان أديسون، 1856–1860 (هانوفر، نيوهامبشاير، جامعة ودار نشر نيو إنجلند، 1966) ص. 9.

15. درويت، ص. 23.

16. هارولد ويليامز وآخرون، عائلة صيد الحيتان (بوسطن، هوتون، ميفلين، 1964) ص. 130.

17. درويت، ص. 79.

18. المصدر السابق، ص. 15.

19. جوان درويت، سفن النساء: زوجات ربابنة التجار تحت سماء الإبحار (نيويورك، سيمون آند شوستر، 1998) ص. 62.

20. كاترين بيتروسكي، تمضية وقت العروس: عام سوزان هاثورن تحت سماء الإبحار (بوسطن، جامعة ودار نشر نورث إيسترن، 1997) ص. 209 – 218.

21. المصدر السابق، ص. 37.

22. إيما مايهيو وايتنج، وهنري بيتل بوف، زوجات صائدي الحيتان (بوسطن، هوتون، ميفلين، 1953) ص. 163.
23. درويت، إنها أخت البحار، ص. 90.
24. بيتروسكى، ص. 23.
25. درويت، إنها أخت البحار، ص. 188.
26. نوردوف، ص. 114.
27. بيتروسكي، ص. 12.
28. درويت، إنها أخت البحار، ص. 82.
29. أ.ب.ج ويبيل، صائدو الحيتان (الإسكندرية، في إيه، كتب الحياة المعاصرة، 1979) ص. 112.
30. درويت، سفن النساء، ص. 46.
31. المصدر السابق، ص. 91.
32. المصدر السابق، ص. 92.
33. ويليامز، ص. 126.
34. قائمة المحررين، مجلة بيترسون (سبتمبر 1864) الموجودة في آر إل شيب، نساء الحرب الأهلية، فنون المشغولات والموضة في مطلع 1860 (مقدونيا، آر إل شيب، 1987) ص. 326.
35. ويليامز، ص. 98.
36. المصدر السابق، ص. 183.
37. درويت، سفن النساء، ص. 103.
38. إليزابيث ستيوارت فيلبس، «رحلة القارة الأمريكية»، المجلد 12 رقم 5 من سلسلة سكريبنرز الشهرية (سبتمبر 1876) ص. 682.
39. وايتنج وهوف، ص. 117– 118.
40. المصدر السابق، ص. 127– 129.
41. جارنر، ص. 85.

42. المصدر السابق.
43. المصدر السابق، ص. 5.
44. المصدر السابق، ص. 12.
45. ويليامز، ص. 153.
46. جارنر، ص. 18.
47. المصدر السابق، ص. 8.
48. المصدر السابق، ص. 5.
49. ويبيل، ص. 113.
50. جوان درويت، إنها أخت البحار، ص. 87–88.
51. ماك وكونيل، ص. 293.
52. ستارك، ص. 36.
53. تشارلز إيست وآخرون، سارة مورجان: يوميات الحرب الأهلية لنساء الجنوب (نيويورك، تاتش ستون، 1991) ص. 167.
54. المصدر السابق..
55. لورين كوك بورجيس وآخرون، الجندي المجهول (باسادينا، مركز مينيرفا، 1994) ص. 18.
56. الطبعة الثانية من الاقتصاد البحري (لندن، 1836)، في كتاب ويليام روبنسون وجاك ناستيفيس: مذكرات البحار (أنابوليس، رسالة دكتوراه بالمعهد البحري للصحافة والنشر، 1973) ص. 87 – 92.

الفصل التاسع

الأساطيل التجارية الكبرى في أوروبا

أطلق العنان لخيالك، وفي تلك الخيالات توقف عند صورة صبية السفن وهم يتسلقون حبال الأشرعة المصنوعة من القنب، وأنصت لذلك الصفير الحاد آمراً بفض الفوضى الصاخبة، وتخيل تلك الأشرعة المجدولة تحركها الرياح المتسللة بتخف، وارسم صورة القيعان الضخمة تتمايل فوق موجات البحر محتضنة المد العالي... هكذا يبدو الأسطول العظيم.

وليام شكسبير هنري الخامس، الفصل الثاني– المشهد الرابع[1]

شركات التجارة الإنجليزية المرخصة

يتميز عصر الإبحار على وجه الخصوص بالامتيازات الضخمة التي منحت للشركات التجارية في أوروبا. ومع اكتشاف العالم الجديد، أصيب الكثير من ملوك أوروبا بالإحباط بسبب عدم قدرتهم على استغلال الفرصة وبسط نفوذهم خارج الممالك الخاصة بهم. كما اتسم تأثير المبادرة الفردية على التجارة الخارجية بالضعف لعدد من العقود، في حين ظلت أسيرة سيطرة مجموعة من الشركات القوية التي تتكون من مجموعات التجار الذين يحصلون على مجموعة من الامتيازات من حكامهم. لذا، فقد تلقى عدد من الرجال الراغبين في المغامرة بثرواتهم في الاكتتاب في سهم من أسهم الشركات التجارية اهتماماً خاصاً عندما بدأوا يطرقون أبواباً جديدة للتجارة

باسم بلادهم. وقد امتلكت المملكة المتحدة وفرنسا وإسبانيا والبرتغال وهولندا عدداً من الامتيازات التجارية في شرق الهند وغربها، في حين سيطرت الدانمارك والسويد وروسيا على عدد من المشروعات الأقل حجماً وانتشاراً.

وقد منح عدد من الممالك بعض الشركات امتيازات تجارية في جزر الهند الشرقية في القرن السابع عشر، من أبرزها المملكة المتحدة وفرنسا وهولندا. وفي جزر الهند الشرقية، أُبرم عدد من اتفاقات التجارة المباشرة للمرة الأولى مع الحكام بشأن السلع التي تستورد إلى داخل أوروبا لعقود من خلال الخدمات التي يوفرها التجار العرب والفرس. وقد نقل هؤلاء الوسطاء البضائع من المحيط الهندي إلى أوروبا عبر طريق بري مع إضافة مصاريف إضافية لسعر كل السلع التي يتعاملون بها مما أدى إلى رفع قيمة هذه السلع في كل أنحاء أوروبا. ولهذا أوقفت شركات التجارة الجديدة نشاط هؤلاء الوسطاء في محاولة منها لتوفير الربح للمستثمرين التابعين لها.

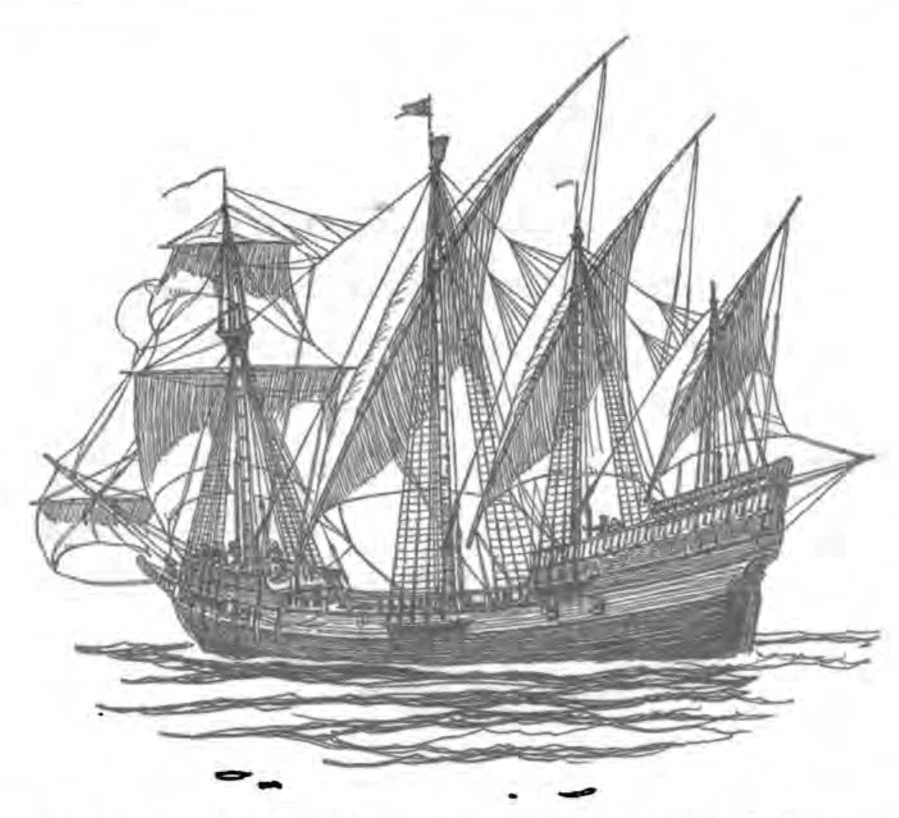
واتسم الربح الخاص بالمراكز الأمريكية التجارية بالخطورة. ففي البداية، اعتمدت التجارة في العالم الجديد غالباً وبشكل كلي على اتفاقيات غير مسبوقة مع شعوب عديمة الخبرة والتي قد لا تحترم تلك الاتفاقيات. كما أن الكثير من السلع التجارية غير الشائعة في ذلك الوقت والتي يوفرها أولئك الشركاء التجاريون الجدد مثل التبغ والبطاطس أو الذرة، ليس لها سوق أوروبي مخصص لها. وقد منح ولي العهد البريطاني في ذلك الوقت شركة لندن حق الاتجار في بلايموث وفرجينيا ومطالباً عملاءها بالبحث عن المزيد من السلع الشائعة مثل الذهب والفضة والفرو. كما أسست هولندا شركة الهند الغربية الهولندية للتجارة في السكر والفرو الأمريكي، في حين أنشأت السويد شركة الشمال لتطوير التجارة الأمريكية في مجال الفرو في وادي ديلاوير. هذا ومنحت إسبانيا الامتيازات التجارية في مناطق شمال أمريكا وجنوبها لشركة أشبيلية للتنقيب عن المعادن الثمينة. وقد أصيب السواد الأعظم من تلك الشركات التجارية بالإحباط في حين نجح الحكام الأوروبيون الذين منحوا تلك الامتيازات في إنشاء مستعمرات وحقوق ملكية في عدد من المناطق الجديدة من دون المغامرة بفقدان نفوذهم أو ثرواتهم.

وعلى الرغم من اختلاف الامتيازات التجارية في بعض التفاصيل الدقيقة، فقد تشابه معظمها في بعض النقاط. ففي مقابل الهيمنة على الإقليم الذي أنشئت فيه المراكز والمستعمرات التجارية الخاصة بالشركة، منحت الحكومة الشركة امتياز الاتجار في هذه المناطق بالإضافة للطرق التجارية هناك. وقد حصلت كل شركة على تصريح لإقامة التحالفات وإبرام العقود مع الأمراء أو مواطني المنطقة، وتعيين أو تسريح الموظفين المدنيين والعسكريين والقضائيين، هذا بالإضافة لتعمير المناطق الخصبة وغير المعمورة، والدفاع عن أنفسهم في حال تعرض تجارتهم للخطر، وبناء الحصون والحفاظ عليها وتسليحها بالعناصر البشرية، وإنشاء أساطيل الحروب وتسليحها والحصول على غنائم الحرب.

وتلتزم الشركة التجارية مبدئياً في ظل هذا المرسوم «بصورة شكلية وأخرى رسمية». 1 تلتزم الشركة بطلب موافقة حكومة المنشأ على جميع التحالفات والاتفاقيات والإبلاغ عن أماكن الحصون والمستوطنات، بالإضافة للتقارير عن الأرباح والخسائر، ودفع المصاريف الخاصة بالقوات الحكومية في حالة إرسالها للدفاع عن مراكز الشركة والقيام بجميع الأنشطة بصورة رشيدة.

ومن المهام الموكلة الأخرى تنصير أبناء البلد، وهي مسؤولية حملها معظم الأوروبيين على عاتقهم وخصوصاً البرتغاليين والإسبان والفرنسيين الكاثوليك.

وفي ظل الامتيازات التجارية الممنوحة، يحتفظ معظم الحكام بالحق في تأكيد عدد من التعيينات الخاصة بالمستعمرات مثل الحاكم العام ونائب الملك، كما يطلب الحكام من المدراء والموظفين والقوات المسلحة التابعين لشركة التجارة بحلف قسم الولاء لهؤلاء الحكام. وتتعهد الشركة التجارية بصورة أساسية أمام الحاكم بالحفاظ على حق الامتياز الخاص بالشركة والدفاع عنه، والذي يتضمن العناصر البشرية والسفن ضد مطالبات الشركات الأخرى والحكام الآخرين. كما أن تمرير الامتيازات التجارية في المنطقة المقامة فيها الشركة واستخدام سفن الدول الأخرى لطرق التجارة الآمنة أو أي هجوم على المستعمرات والمنشآت التجارية الخاصة بالشركة جميعها تتطلب تدخل الدولة.



كانت رحلات الاستكشاف في القرن الخامس عشر والسادس عشر تتم في سفن كهذه، توضيح من نص يرجع لأوائل القرن العشرين في مجموعة المؤلفين.

والجدير بالذكر أنه في عهد الإبحار، قامت حكومات أوروبا بزيادة عديد قواتها البحرية لدعم قدرتها على التدخل الناجح في مثل هذه الحالات[2].

ولأن إسبانيا لم تدرك حجم الثروات الموجودة في الأمريكيتين، أصيبت بالإحباط في البداية عند اكتشاف كتلة قارية يسكنها «همجيون وثنيون» سدوا طريق المحيط المؤدي إلى ثروات جزر الهند الشرقية. بيد أن إسبانيا هي من أكثر الدول الأوروبية التي حصلت على ثروات طائلة لأنها كانت أولى الدول التي غنمت الجزء الأكبر من ثروات الأمريكيتين. غير أن الإسبان اكتشفوا أن تلك الثروات التي طالما كانوا يبحثون عنها سوف تزول من أيديهم. وبالفعل صادر العدو على «متن عدد قليل من السفن والتي تتبع طرق سير تقليدية ووقف ملوك الحرب (الإسبان) عاجزين عن التصرف».

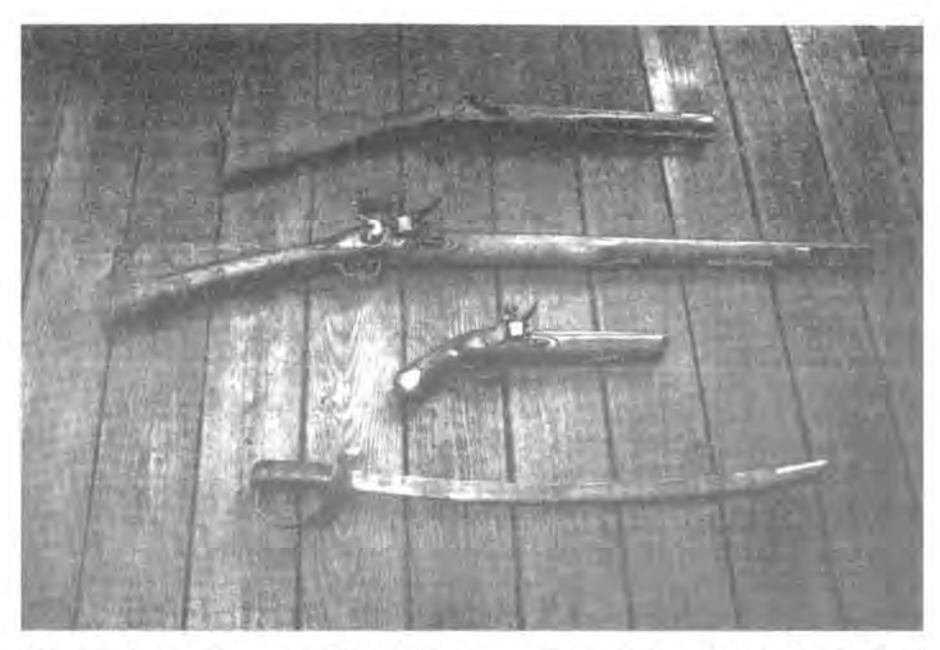
وعلى هذا يمكن القول إن التجارة كانت الباعث الأساسي لتكوين أساطيل السفن البحرية المسلحة التي ظلت تجوب المحيطات منذ القرن السادس عشر وحتى القرن الثامن عشر[3].

الأساطيل العملاقة

بلغ عدد الأساطيل العملاقة في القرن السادس عشر مئات السفن، وكانت تلك السفن تمثل تجمعات للتجار المسلحين. وسمة الانتقالية أكثر ما يميز تلك الأساطيل القديمة[4]. هذا وقد بنيت الأساطيل الخاصة بالتجارة بغرض الاستقرار والقدرة على الاستيعاب وليس بغرض السرعة وفنون الحرب. فقد كانت تلك الأساطيل تُستخدم في أغراض التجارة في حالة عدم وجود حرب أو نزاع عسكري تشترك فيه هذه الأساطيل. وفي معركة بحرية وقعت في القرن السادس عشر، لم تمثل السرعة أولوية بين السفن المربوطة بشدة إلى بعضها بعضاً في مساحة صغيرة من المحيط مما جعل من المستحيل القيام بأي نوع من أنواع المناورة. فقد مثّلت السفن في هذا الوقت ساحة أخرى للحرب والقتال إلى جانب ساحة القتال على اليابسة، واضطرت القوات إلى التقاتل من سطح سفينة إلى أخرى- أو إطلاق النيران من خلال «القلاع الخشبية» التي أقامتها في مقدمة أو مؤخرة السفينة على السفينة الأخرى.

وقد شهدت المعارك البحرية استخدام الأسلحة التقليدية مثل السيوف والسيوف المقوسة والخناجر والفؤوس والمسدسات والبنادق وهي الأسلحة التي تستخدم في الحروب التي تندلع في البر أثناء القتال. كما وظّف القار الساخن والزيت المغلي والرصاص المنصهر والهراوات والكلاب في مثل هذه الحروب أيضاً. هذا وقد استخدمت أيضاً المدافع «التي ترهب العدو» كواحد على كل سفينة غير أن الصورة البدائية له «لم تكن فعالة على الإطلاق» في القتال في البحر. ثم أدخل الإنجليز لاحقاً الأسلحة البحرية المتطورة والمدفعية طويلة المدى في الأساطيل البحرية في القرن السادس عشر[5].

وعلى عكس طاقم الأساطيل الحربية في القرن الثامن عشر المدرّب خصيصاً



أسلحة شائعة الاستخدام لدى بحارة القرن الثامن عشر (من الأعلى إلى الأسفل): بندقية قصيرة عيار 69، وبندقية بحرية عيار 75، ومسدس بحري عيار 69، وسيف مقوس. صورة جيمس فولو.

لأداء مثل هذه المهام، اتسم طاقم العمل على الأساطيل الحربية في القرن السادس عشر بالقدرة على التفرقة الواضحة ما بين قوات القتال على سطح السفينة والقوات الأخرى التي من مهامها الإبحار والمناورة خلال الاشتباكات والتعامل مع حالات الطوارئ أو حالات إصلاح السفينة. وكانت قوات القتال تتكون غالباً من مشاة بريين غير مدربين على القتال في البحر، في حين يتم تسليح السفن بالبحارة غير المدربين على التقنيات البحرية تحت قيادة رجال عسكريين أكفاء والذين غالباً لا تكون لديهم معلومات وافرة عن عملية الإبحار.

وقد تحدث قائد إسباني نجا من تحطم الأسطول الخاص به في 1574 بعد انتهاء المعركة قائلاً: «لقد صرحت مراراً بأنني مقاتل جيد على اليابسة وأعتبر نفسي مقاتلاً برياً مغواراً ولست بحاراً، ولن أبلي بصورة أفضل من ذلك في البحر حتى ولو مُنحت لي مئات الأساطيل»[6].

وقد ظهر إخفاق هذا النظام البحري جلياً عند اختيار «النبلاء» أصحاب المركز الاجتماعي المرموق لا البحارة لقيادة السفن الفردية. وعلى الرغم من أن هؤلاء النبلاء لا يعوزهم الشجاعة أو التفاني، فإنهم غير قادرين على ترويض أنفسهم للتماشي مع ضروريات تكتيكات الأساطيل التي تتطلب التعاون[7]. وقد كان من المؤكد قيام الأعداء في الحروب البحرية في القرن السادس عشر باستخدام الأساليب والتكتيكات نفسها في قواتهم البحرية. بالإضافة إلى ذلك، فإن الأساطيل في ذلك الوقت لم تكن مطالبة بأكثر من نقل القوات البرية لأماكن مختلفة عن طريق البحر، بالإضافة إلى عدد من المهام الأخرى مقارنة بالمهام التي كان يقوم بها نظراؤها من السفن والأساطيل البحرية في القرن الثامن والتاسع عشر[8].

البرتغاليون والإسبان

خلال السنوات الأولى الحرجة التي اكتشفت فيها أوروبا البحار حول العالم (القرن الخامس عشر)، احتلّ البحارة البرتغاليون المكانة الأولى على مستوى إنجازات التكنولوجيا البحرية. وتحت قيادة الأمير هنري، البحار (1394 – 1460)، غادرت السفن البرتغالية الساحل المواجه للأطلسي متجهة نحو جزر الأزور وجزر الكناري والساحل الغربي لأفريقيا. وفي 1488، قام بارثلومو دياز بجولة في رأس الرجاء الصالح بجنوب أفريقيا واقترب من طريق المحيط الهندي. وكانت البرتغال أول من وضع المهارات الأولى التي ميّزت فن الإبحار في أوروبا.

وحتى أواخر عام 1490، انشغلت إسبانيا، وهي أقوى دولة مجاورة للبرتغال، بتجميع أجزاء المملكة وإجلاء العرب من شبه الجزيرة الأيبيرية. وبالفعل، فقد أزال إجلاء العرب من غرناطة في القرن الخامس عشر على يد الملك فرديناند وإيزابيلا عقبة في طريق اكتشاف العالم الجديد أمام الأوروبيين.

وقد عرفت فيما بعد الموانئ والمناطق التي تحيط بالكاريبي بإسبانيا العظمى. وعلى الرغم من أنها ضمت في بادئ الأمر المناطق التي تحيط بالكاريبي وخليج المكسيك، إلا أنها ضمت بعد ذلك على وجه الخصوص الجزر بداية من ترينيداد في مقابل

ساحل فنزويلا حتى مضيق فلوريدا. وقد أعلنت إسبانيا حوض الكاريبي منطقة بحرية مغلقة. وقد رفضت الحكومة الاعتراف بحق أي سفينة أجنبية في الدخول للمنطقة، كما سيطرت على السفن المتواجدة في تلك المنطقة في تلك الفترة. وبناء على ذلك، فمن المفترض أن يكون الأسطول البحري الإسباني قادراً على السيطرة على الشحن في منطقة الكاريبي ولكنه بالطبع لم يكن قادراً على ذلك. فقد كانت سفن القرصنة المرتزقة والقرصنة الفرنسية والإنجليزية تشن هجمات منتظمة على السفن الإسبانية وتقوم بحرق القرى الإسبانية في منطقة الكاريبي. وقد رفض التجار الفرنسيون والهولنديون والإنجليز وحتى تجار الدانمارك مراراً الاعتراف بامتياز الإسبان في أمريكا[9].

وفي عام 1537، ورداً على الهجمات المتزايدة على الشحن في العالم الجديد المليء بالثروات، شيّد الإسبان أسطول الأرمادا، وهو نظام قوافل يضم السفن الشراعية الضخمة الخاصة بهم. ويضم النظام أسطولين من السفن التجارية التي تبحر تحت حماية السفن الحربية المسلحة. وقد أبحر أسطول الفلوتا – «flota» مغادراً إسبانيا إلى جزر الهند الغربية في الربيع محملاً بالسلع التجارية والإمدادات والأطقم البشرية. كما غادرت السفن الشراعية الضخمة في منتصف الصيف متوجهة لبنما والساحل الشمالي الشرقي لكولومبيا. وقد التقى الأسطولان في هافانا في الربيع التالي في طريق العودة إلى إسبانيا محملين معاً بالثروات والخيرات الوفيرة.

ومن المعروف أن عملية استيعاب واحتواء إسبانيا لمملكة البرتغال وأسطولها البحري في عام 1580، مكنت إسبانيا من أن تصبح أقوى قوة بحرية عملاقة في ذاك الحين. فقد كانت السفن الشراعية العملاقة الخاصة بإسبانيا تجوب المحيطات وتعود محملة بالثروات. وقد حملت «السفن السوداء» و«سفن مانيلا الشراعية» الضخمة التابعة لإسبانيا ثروات جزر الهند الشرقية والفلبين عبر الباسيفيك لنقلها بالسفن إلى بنما ومنها إلى الأطلسي ثم إسبانيا. وبحلول الربع الثالث من القرن السادس عشر، أضحى لإسبانيا مكانة متميزة على مستوى البحار وأصبحت بالفعل سيدة البحار آنذاك، غير أن مخاوف الدول المحيطة من امتداد نفوذ إسبانيا المتنامي أكثر فأكثر، جعل

تلك الدول تحاول إعاقتها عن طريق القيام بهجمات تُشنّ على إمبراطوريتها التجارية الواسعة في أمريكا.

التوترات ما بين إسبانيا والمملكة المتحدة

لعبت المملكة المتحدة والتي تمتعت بنمو غير مسبوق في الأنشطة البحرية في عهد هنري تيودور (هنري السابع) دور المنافس الرئيسي لإسبانيا على مستوى البحر. وقد زاد من نار العداء الذي نما بين المملكتين في القرن السادس عشر سعي كل منهما إلى امتلاك الذهب والثروات. وفي عام 1533، أعلن هنري الابن (هنري الثامن) العداء لإسبانيا عندما قام بتطليق زوجته وهي أميرة إسبانية سابقة. وقام بإنشاء كنيسة تتبع المذهب البروتستانتي في المملكة المتحدة لتصبح بعيدة وبمنأى عن سلطة البابا. ثم قام وريث هنري المباشر للعرش الملك إدوارد السادس بنشر المذهب البروتستانتي بشكل أكبر بين الإنجليز. وبعد وفاة الملك إدوارد في ريعان شبابه عام 1553، انتقل الحكم إلى ابنة الملك هنري الكاثوليكية ماري تيودور والتي تزوجت من الملك فيليب الثاني ملك إسبانيا. وقد أدى هذا الحدث إلى اتحاد المملكتين معاً ولكنه كان تحالفاً قصير الأجل.

وقد أطلق على الملكة ماري بسبب عدائها وقمعها للإنجليز البروتستانت بالإضافة للشعب الإنجليزي اسم «ماري الدموية». وقد أدى وفاة الملكة ماري في عام 1558 إلى اعتلاء شقيقتها إليزابيث تيودور العرش. وقد رفضت إليزابيث الأولى كلياً مذهب الكاثوليكية وكسبت بذلك عداء زوج شقيقتها فيليب الثاني والذي تعهد بالدفاع عن الكنيسة الرومانية. واتجهت المملكتان مرة أخرى إلى حرب غير معلنة بسبب الاختلافات السياسية والتجارية والديموجرافية. وقد دأبت الملكة إليزابيث على إرسال الغزاة لنهب المستعمرات الإسبانية وسلب الثروات التي كانت تنقلها الأساطيل الإسبانية. وقد رد الملك فيليب على هذا الأمر بالاعتداء على السفن الإنجليزية وأسر البحارة الإنجليز واستخدامهم كعبيد في السفن الشراعية التابعة له[10].

أسطول الأرمادا

في عام 1587، حاول فيليب الثاني إنشاء مستعمرة بحرية في أوروبا. فجمع أسطولاً حربياً عظيماً أطلق عليه اسم الأرمادا، وقد أعد فيليب الثاني هذا الأسطول إعداداً جيداً وأناط قيادته إلى الماركيز سانتا كروز وكانت مهمته الأساسية تأديب الملكة إليزابيث وغزو إنجلترا مستخدماً قوة حربية تحت قيادة دوق بارما في شمال أوروبا. وقد وضع فيليب جميع التفاصيل الخاصة بالأسطول بنفسه. وفي خلال عام، استطاع جمع 130 سفينة في لشبونة. غير أنه مع وفاة سانتا كروز المفاجئة في 1588، أوكلت قيادة أسطول الأرمادا إلى دوق مدينة شذونة. وقد أثر ذلك بالسلب على الأحداث إذ أن هذا الدوق كان من النبلاء ولا يتمتع بخبرة كافية في الفنون البحرية.

وبينما كُوّن أكبر أسطول إسباني بحري، فقد كانت الأرمادا نتاج الفلسفة البحرية والأهداف السياسية الخاصة بالملك فيليب، وقد كان هذا الأسطول مطابقاً للأساطيل العملاقة الخاصة بالقرن السادس عشر حيث ضم 130 سفينة من جميع أنحاء الإمبراطورية الإسبانية. وقد صُمّم معظم الأسطول الإسباني لكي يضم الجيش الإسباني الموجود بالفعل في هولندا عبر الطريق إلى إنجلترا. وقد كانت هناك سفن للنقل والإمدادات أكثر من تلك المصممة للحرب.

وتكون الدفاع الإنجليزي ضد أسطول الأرمادا من تسعين سفينة تحت قيادة السير فرانسيس دريك، بالإضافة إلى مئة سفينة صغيرة بقيادة لورد هنري سيمور وسير ويليام وينتر. وقد بنيت اثنتان وثلاثون من هذه السفن للسباق في الحرب وتعتبر هذه السفن من أفضل السفن الحربية التي بنيت للاشتراك في الحرب. وقد وقفت الأساطيل الإنجليزية بعيدة بمنأى عن السفن الحربية الإسبانية في النزاعات التي دارت فيما بعد.

وفي سابقة تعد الأولى من نوعها، تتبعت السفن العدو على طول القناة البحرية واستخدمت البنادق طويلة المدى في تدمير مؤخرة الجيش الإسباني. وقد منعت الرياح المعاكسة والمد والاتصال الضعيف بين القوات الإسبانية من الرد بالصورة الفعالة والمثلى.

وكان هجوم بسفينة حربية إنجليزية على كاليس التي يرابط الإسبان على شواطئها

في انتظار القوات الخاصة بدوق بارما والتي فرقت جمع ما تبقى من المعركة الأولى، حيث قطعوا الحبال وهربوا. وقد استخدمت مدينة شذونة حوالي ست من السفن الحربية للقتال وهُزمت للمرة الثانية. وأخيراً، تبعثرت بقايا الأرمادا في بحر الشمال بسبب العاصفة التي هبت في القناة البحرية والعناد الإنجليزي مما أضاع أي أمل في الرجوع مرة أخرى.

وبصرف النظر عن تدخل الطقس، فقد أرجع الكثير من المؤرخين فشل الأرمادا إلى الملك فيليب. فقد اعتمدت خطته القتالية على أن يستخدم أسطوله مع قوة قتالية تبعد عنها مئات الأميال أمام عدو قوي، مع ما واجه هذا العصر من ضعف في عمليات الاتصال التي لم يكن من الممكن الاعتماد عليها. وكنتيجة لانتصار الإنجليز على الأرمادا، فقدت إسبانيا دورها ومكانتها كأعظم قوة قتالية بحرية ولم تتمكن من استعادة مكانتها هذه مرة أخرى. غير أن إنجلترا لم تحل محل إسبانيا وترث مكانتها البحرية، إذ كان الهولنديون أول من استفاد من الانتصار الذي حققه الإنجليز عليها[11].

الهولنديون

استمدت الجمهورية الهولندية جزءاً كبيراً من شخصيتها ومكانتها القومية من السيطرة على البحر أكثر من أي دولة أخرى في أوروبا. وتتكون الجمهورية من سبع مقاطعات للبروتستانت منفصلة عن ولايات الكاثوليك في الجنوب من خلال الأراضي المنخفضة التي تحيط بنهري شيلدت وماس. وقد كانت الحكومة الهولندية رابطة للولايات السيادية الصغيرة التي يحكمها حكام الولايات. وكانت كل مقاطعة تملك أسطولها الخاص بها والقيادة البحرية الخاصة بها وسياساتها البحرية والتجارية الخاصة بها. غير أنه كان لمقاطعة هولندا تأثير قوي على أعضاء المقاطعات الأخرى المكونة للجمهورية، بسبب تحكمها في خمسة أسداس أسطولها بالإضافة إلى 60٪ من دخل الضرائب. وكان يشار إلى الهولنديين بشكل عام في ذلك الوقت على أنهم المقاطعات المتحدة أو ببساطة دولة هولندا.

والجدير بالذكر أن منطقة المقاطعات كانت جزءاً من الإمبراطورية الإسبانية الشاسعة التي يحكمها الملك تشارلز الخامس ثم الملك فيليب الثاني. كما أدت الحروب الدينية الخاصة بعهد الإصلاح البروتستانتي والمناهضة الكاثوليكية لحركة الإصلاح الديني في أوروبا إلى تشريد الكثيرين، وأصبحت المقاطعات ملاذاً للأفراد الخارجين عن المذهب الديني المعادي للكاثوليكية.

واتسم الهولنديون بالوطنية والرغبة في التضحية من أجل الحرية. لذا، فقد كونوا ما أطلقوا عليه اسم «الأرستقراطية التجارية» في بحر البلطيق وشمال الأطلسي. وقد تخصصوا في بناء السفن «الخفيفة والزهيدة الثمن» والتي يستطيعون تسييرها في البحر بسهولة وبرسوم أقل. وبالتالي فقد نجحوا في «منافسة جميع الدول بنجاح». وقد دخلت سلع من روسيا والشرق والشرق الأقصى إلى أوروبا من خلال تلك المقاطعات[12].

وبما أن الملك فيليب الثاني رغب في معاقبة من يدينون بالمذاهب الدينية المعارضة للإصلاح بين طوائف الهولنديين، فقد نشبت ثورة مسلحة في ربوع المقاطعات المختلفة. وقد أعلنت تلك المقاطعات الاستقلال عن إسبانيا تحت اتحاد أوتريخت في عام 1579. ومع ازدياد المدن والموانئ، بدأ الهولنديون في تجميع تجارتهم في وجه القمع الإسباني. وعلى الرغم من أنهم لا يفضلون الحرب، إلا أنهم اضطروا لخوض الحرب حفاظاً على استمرار وجودهم في القرن السادس عشر والسابع عشر، وكانوا على استعداد لإنفاق التكاليف اللازمة لحماية تجارتهم. وقد أعطت هزيمة الأرمادا أمام الإنجليز الفرصة للهولنديين للتمتع بهدنة قصيرة من العدوان الإسباني.

وقد استفاد الهولنديون من المهارات البحرية للبرتغاليين. ففي عام 1602، استطاعوا تأسيس شركة الهند الشرقية الهولندية وكانت ناجحة بالفعل. وقد أداروا المنافسة في سوق التوابل على اليابسة حتى تمكن الهولنديون من مضاعفة سعر الفلفل في أوروبا[13]. كما استطاع المساهمون والمستثمرون في الشركة بعد أول عشرين عاماً من التأسيس الحصول على أربعة أضعاف رأس المال الأولي. فقد نجحت الشركة بشكل واضح وأرست مكانة أمستردام كمركز تجاري مهم. وفي أثناء المنافسة المستدامة مع

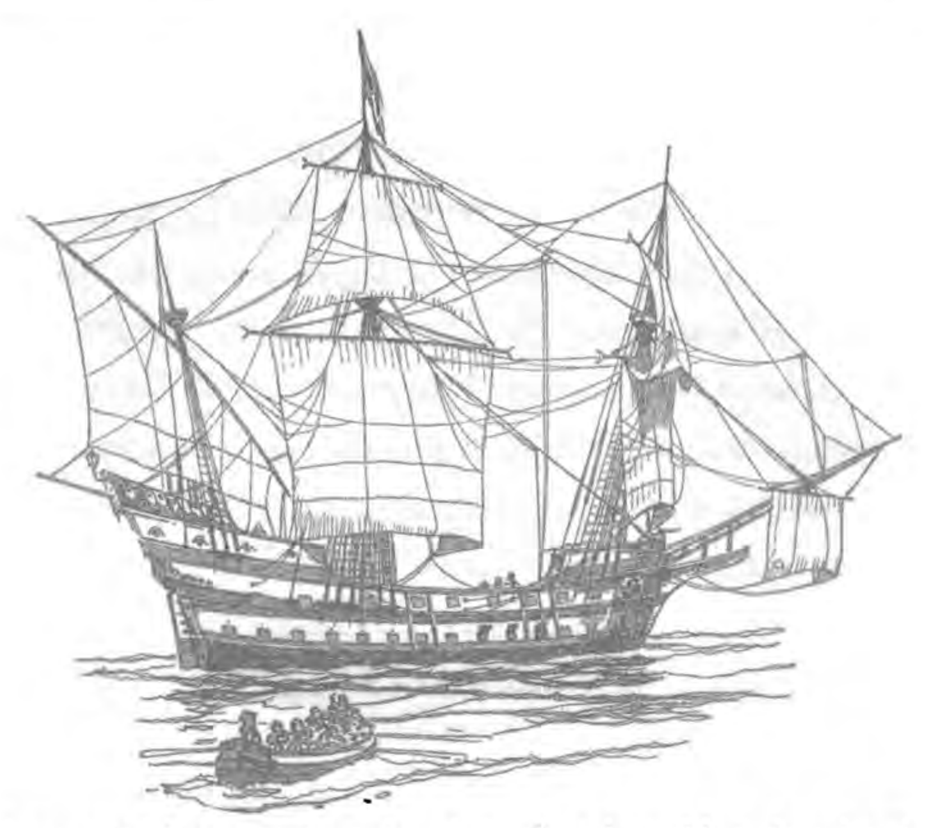
إسبانيا، لم تواجه مدينة أمستردام بعض المصاعب التي واجهتها المدن الهولندية الأخرى مما مكنها من أن تصير أغنى مدينة في أوروبا. فقد انتقلت إلى موانئها «ثروات الهند وأصبحت مخازنها عامرة بأغلى السلع في العالم، كما انتقلت الأعمال الرئيسية في أوروبا إليها وإلى بورصة أمستردام المالية»[14].

وقد أنشأت الرحلات الأولى للسفن التجارية الخاصة بالهولنديين مراكز تجارية في جزر التوابل في شرق الهند، كما ساعدت على إنشاء إمبراطورية تجارية هولندية في آسيا. وقد أتاح الامتياز الممنوح للشركة إقامة الحصون والمواقع العسكرية في مواقع استراتيجية، كما سعت الحكومة الهولندية لبناء السفن العسكرية لحماية تجارتها البحرية. وكان الهدف الأساسي من الصلاحيات الممنوحة للشركة حماية تجارتها من هجمات الإسبان والبرتغاليين، وفي ذروة ارتفاع مكانة الشركة كانت تمارس أنشطتها من خلال 150 تاجراً، و40 سفينة حربية، وأكثر من 10000 جندي في هذا المجال. وكانت البحرية الهولندية في ذلك الوقت بعدد سفنها وجودة معداتها تضاهي أساطيل فرنسا وإنجلترا مجتمعة.

والجدير ذكره أن الهولنديين قد ساعدوا الإنجليز في صراعهم ضد الإسبان في عام 1588، من خلال مفاهيم دينية ومصالح شخصية، غير أنه وبعيداً عن التهديد الإسباني، فقد انتشرت سفن الشحن الهولندية في بحر البلطيق مقارنةً بالسفن الإنجليزية بنسبة 7 إلى 1.

وقد اعتبر حوالي 80٪ من سفن التجارة الأوروبية الموانئ الهولندية مراكزها في القرن السابع عشر. وقد فاق عدد السفن الحربية للشركة مثيلاتها الإنجليزية في المياه الآسيوية بنسبة 3 إلى 1، وبالتالي طرد التجار الهولنديون التجار الإنجليز من شرق الهند.

وفي عام 1612، اهتزت ثقة الهولنديين بشدة عندما قامت سفينتان حربيتان صغيرتان من سفن الإنجليز بهزيمة أسطول برتغالي كبير كان يتواجد بالقرب من خليج نهر سورات، شمال بومباي. ومن هنا اضطربت تعاملات الهولنديين مع الإنجليز وأصبحت العلاقات متوترة[15].



كانت السفينة الشراعية أول سفينة تحمل بالكنوز في القرنين السابع والثامن عشر. لاحظ القلاع في مؤخرة السفينة والصاري. رسم توضيحي من نص يرجع إلى أوائل القرن العشرين في مجموعة المؤلفين.

وقد أعطى تأسيس شركة الهند الغربية الهولندية في عام 1621 للتجار الهولنديين القدرة على احتكار شمال أمريكا وأفريقيا بل والقدرة على الاحتفاظ بهذه المكانة لعقدين من الزمان.

وعلى الرغم من أن معظم هذه المنطقة كان محتلاً من قبل الإسبان، فقد بلورت المصالح التجارية في هولندا سياسة تجارية معادية للمصالح الإسبانية وخصوصاً في غرب الهند. وقد استمتع مديرو الشركة بالقضاء على كبرياء إسبانيا وعظمتها وخيلائها في تلك المنطقة[16].

وباع الهولنديون العبيد والسكاكين والمرايا والأقمشة والدقيق للمستعمرات الإسبانية في حين جلبوا التبغ والسكر ومواد الصباغة والجلود إلى أمستردام. وكانت

عشر سفن تقوم بنقل الملح من ساحل فنزويلا كل شهر. وكان التجار الذين يقومون بالتجارة بدون الحصول على تصريح من الشركة الهولندية مهددين بمصادرة سفنهم وبضاعتهم. ونتيجة لذلك، فقد أدت المنافسة المحتدمة بين الهولنديين والإسبان حول السيطرة غير المطلقة على التجارة البحرية إلى تجديد الصراع المحتدم والمفتوح بينهما[17].

وفي عام 1623، قتل الهولنديون عدداً من الموظفين الإنجليز في شركة الهند الشرقية، في حين أرغموا العدد المتبقي على العودة إلى وظائفهم في الهند. واتسم الهولنديون بالعدوانية وخصوصاً بعد إخفاق الإنجليز في الرد. وقد استولوا في 1624 على مدينة باهيا وهي العاصمة الإسبانية في البرازيل غير أنهم أخفقوا في الاحتفاظ بها طويلاً. وفي 1625، حاول أسطول مكون من 17 سفينة حربية بقيادة بودويجين هندركسيز شن هجوم على بورتوريكو. وقد أظهر هندركسيز شجاعة فائقة في القتال حين نزل للشاطئ على الرغم من وطأة النيران. غير أن الأسطول أخفق في الاستيلاء على حصن المورو بعد نحو شهر من القتال، فنهب هندركسيز مدينة سان خوان وأحرقها قبل إقدامه على التراجع[18]. وفي 1628، قام أسطول من سفن القراصنة المرتزقة بقيادة بيتر هاين، والذي أُسرَ كعبد مرتين على متن سفن إسبانية ونجح في الهروب في المرتين، بتدمير عدد كبير من السفن الإسبانية المحملة بالبضائع ونهب من الثروات ما يساوي حوالي 15 مليون جيلدر. لذا، وعند سماعها بتلك الأخبار العظيمة قررت شركة الهند الغربية الهولندية توزيع 50٪ كأرباح[19].

هذا واعتلى جان دي ويت، وهو سياسي هولندي، السلطة في هولندا في منتصف القرن. وفضل دي ويت استقلال هولندا عن الجمهورية الهولندية، ولكنه أيضاً رفض مزاعم الملكية لمجلس أورانج. وعلى الرغم من تعارض سياساته مع مصلحة الجمهورية ككل، فإن أهمية هولندا كعضو سيادي في المقاطعات المتحدة جعلت من دي ويت رئيس وزراء لكافة دول الاتحاد. وقد ساعدت قيادة دي ويت الحفاظ على مكانة الهولنديين كقوة رئيسية تجارية واستعمارية ما بين الدول الأوروبية في الربع الثالث من القرن. وكان يعتبر كل عنصر من عناصر التجارة الهولندية ذا طبيعة شبة عسكرية،

وتطورت سياساته التجارية من مجرد منافسة بسيطة إلى عدوان اقتصادي.

وعلى الرغم من التحالف أثناء الحروب الدينية في النصف الأول من القرن، فقد دب الخلاف ما بين بريطانيا وهولندا حول التجارة. وفي عام 1642، أجبر الهولنديون البرتغاليين على الخروج من مدينة ملقة. وعندما أخرجت شركة الهند الشرقية الهولندية البرتغاليين من سيليون، ساور الإنجليز القلق بشأن أمن مصالحهم في الهند. كما أدركوا استحالة التعايش ما بين دولتين تجاريتين على الشاطئ الغربي لأوروبا، وحينئذ بدأوا بتنفيذ برنامج ينتهي ببناء أسطول قوي وكبير[20].

واختلفت أول حرب إنجليزية هولندية (1652– 1654) عن حرب إنجلترا مع إسبانيا التي تميزت بوجود أسطول عملاق واحد. وقد خاض البلدان في خلال عامين نحو ست حروب كبرى تضمنت عدداً كبيراً من السفن الحربية والتجارية. وقد قاد الأسطول الإنجليزي، العقيد البحري روبرت بلايك وجورج مونك كما قاد الهولنديين في تلك المعارك العقيد البحري مارتن ترومب. وقد شهدت المعركة الحربية الرئيسية الثانية قتالاً ما بين 66 سفينة بحرية إنجليزية و70 سفينة بحرية هولندية بالإضافة إلى 250 من السفن التجارية. واستمر القتال لمدة ثلاثة أيام. وعلى الرغم من أن المعركة لم تحسم بانتصار أحد الطرفين على الآخر إلا أنه ولأول مرة «في عهد البحر، يشهد البحر معركة حول السيطرة عليه»[21].

وعلى الرغم من أن القتال كان متكافئاً بالقدر الكافي، إلا أن الإنجليز هزموا الهولنديين في المعركة الأولى حيث فقد الهولنديون السيطرة على أهم مواقعهم الحيوية في بحر الشمال والقناة. كما عانى الإنجليز من تدهور أسطولهم في نهاية معارك تلك الجولات، وبالتالي استطاع دي ويت أن يتفاوض على الالتزام بمعاهدة مناسبة. وعلى الرغم من التقليل من شأن قدرة الأسطول الهولندي، إلا أنهم لم يخرجوا نهائياً من ساحة العالم التجارية ولم يفقدوا مكانتهم التجارية بشكل نهائي. وقد توسّع دي ويت في أثناء العقد التالي في عدد سفن الأسطول ووضعه تحت قيادة الاستراتيجي البحري الخبير واللامع العقيد البحري مايكل دو رويتر.

وقد دارت المعركة الأولى بين الإنجليز والهولنديين أثناء حكم الحكومة البرلمانية

التي استولت على الحكم أثناء الحروب الأهلية الإنجليزية (1640 – 1649). واستبدلت حكومة الوصايا في 1660 من خلال عودة ملكية ستيوارت متمثلة في شخص الملك تشارلز الثاني وشقيقه جيمس وهو دوق يورك والذي عمل كلورد عقيد بحري. وقد حاول الملك تشارلز بدء حرب مع الهولنديين، مرسلاً أسطولاً لشن هجوم على مراكزهم التجارية على شاطئ غينيا الجديدة، كما توسّع في التجارة الإنجليزية في شرق الهند خلال ممتلكاته في مومباي. ومن الممكن تلخيص سلوك الإنجليز من خلال قول ضابط بحري قال بكل وضوح: «تبدو تجارة العالم تافهة إذا حاول كل من الطرفين الحصول عليها معاً، لذا، يجب أن يتنازل أي منا للآخر»[22].

وبدأت الحرب الإنجليزية الهولندية الثانية في عام 1665، ولقد أعلن الهولنديون بدء الحرب ولكنهم لم يشعروا بالقلق حيال عزل الطرف الذي كان حليفاً في وقت مضى. وطالبت الحرب ببساطة بتعديل قوانين الإبحار البريطانية (التي شُرّعت لأول مرة في عام 1660) ليُعترف بسيطرة الهولنديين على التجارة في شرق الهند، والتأكيد على امتلاك الهولنديين لعدد من جزر السكر في الكاريبي.

وتضمنت المعارك البحرية الأولية زهاء 100 سفينة من كل جانب. وقد نقل العقيد البحري مونك قيادة جزء من الأسطول إلى سير روبرت هولمز في ميناء تكسيل الهولندي حيث دُمّر زهاء 150 سفينة هولندية. وانتقم العقيد البحري الهولندي دو رويتر بالاستيلاء على المستعمرة الإنجليزية في سانت جونز نيوفاوندلاند ومن خلال هزيمة أسطول إنجليزي عملاق في عام 1666. ثم عبر دو رويتر في عام 1667 حصون الشاطئ ودمّر الأسطول الإنجليزي المرابط بجانب الشاطئ عندما لم يجد مقاومة تذكر من جانب الإنجليز في نهر التايمز. وإمعاناً في إذلال الإنجليز المصابين في كرامتهم، وضع دو رويتر بارجة العقيد البحري رويال تشارلز تحت إمرته الخاصة، بل وجاء بسفن الدرجة الأولى وأحرقها في المياه الضحلة على مرأى مدينة لندن ومسمعها. وكانت تلك الصفعة على جبين إنجلترا لا توصف ويصعب تقييم آثارها السيئة على المعنويات الإنجليزية بدقة.

وفي معاهدة تالية في عام 1667، حقق الهولنديون كل أهدافهم العسكرية، كما

حصلوا على امتيازات تجارية خاصة في جزيرة سومطرة. وهدأوا روع الإنجليز وطيبوا خاطرهم عن طريق منحهم مستعمرة هولندا الجديدة. وبالتالي وبموجب الاتفاقية الجديدة، بالإضافة إلى المطالب الإنجليزية الأخرى في أماكن متفرقة والمستعمرات التابعة لها، حصل الإنجليز على الشاطئ الشمالي لأمريكا من خليج فنداي إلى فلوريدا. ولم يحتفل بهذا الانتقال أي فرد سوى بعض مواطني البلدة الجديدة نيو أمستردام على شاطئ نهر هدسون (الذي سمي بعد ذلك بنهر الشمال). وكان الأثر المباشر لعملية التبادل قد ظهر ببساطة في تغيير اسم المكان إلى نيويورك تكريماً لشقيق الملك، دوق يورك.

وفي عام 1668، هدّد لويس الرابع عشر الدول المنخفضة في أوروبا والتي تحد هولندا، مما حدا بدي ويت إلى تكوينَ تحالف ثنائي مع إنجلترا والسويد ضد الفرنسيين. غير أن دو رويتر استقال بمجرد هجوم الفرنسيين على الأراضي المنخفضة ثم قتل على يد أحد أفراد الشعب. وفي 1672، أنهيت الجمهورية واستبدلت بحكم ويليام أوف أورانج. غير أنه يجب توضيح أنه في حكم دي ويت تحولت هولندا من دولة تجارية إلى نفوذ بحري كبير. وظلت هولندا مركزاً للتجارة البحرية حول العالم. وفي عام 1678، سلبتها إنجلترا جزءاً كبيراً من تجارتها الأوروبية. ولكن هولندا ولقرن من الزمان ظلت القوة الأولى في الشرق الأقصى واستعادت الكثير من الإمبراطورية التجارية الآسيوية في القرن العشرين.

الفرنسيون

عند دراسة التاريخ البحري للفرنسيين نجد أن الاهتمامات والمصالح البحرية لدى الفرنسيين تحلّ في المرتبة الثانية بعد حلمهم بالسيطرة على القارة الأوروبية وهو الحلم الذي لم يقل أو يخبو على مر الزمان. كما أن سياسة استخدام القوة البحرية للحفاظ على مراكزهم البرية جعلت البحرية الفرنسية امتداداً للجيش الذي يزاول مهمة محددة. ويجب إجراء دراسة ثانوية القوة البحرية بالمقارنة مع هذا الدور عند تحليل السلوك الفرنسي على الساحة العالمية، ذلك أنها تشبه تماماً الوجه الثابت للاستراتيجية

الفرنسية والتي غالباً ما تقيل الملوك ورؤساء الجمهورية والأباطرة. ونقل عن مؤرخ فرنسي بحري قوله: «لطالما فضلت البحرية الفرنسية عظمة التأكيد على الدخول والانتصار في نزاع على ما قد يفوق هذا الأمر عظمة وأقل واقعية وهو عظمة الاستيلاء على بعض السفن»[23].

وقبل إنشاء البحرية الملكية، اعتمدت فرنسا على استخدام بعض السفن الخاصة لتحقيق أهدافها العسكرية. وغالباً ما تركزت أهداف فرنسا المحدودة على تتبع مصالحها داخل القارة، ونادراً ما شملت أهدافها توسيع نطاق سيطرتها المستدامة على البحر.

وظهرت الرغبة القومية في تطوير أسطول بحري فرنسي في عام 1627 عندما انتصر الفرنسيون على غير توقع على الأسطول الإنجليزي الذي أرسل لتحرير البروتستانت الفرنسيين المسيحيين المحاصرين في بلدة لاروشيل. غير أن تطوير أسطول عالمي يضاهي أفضل الأساطيل الموجودة في ذلك الوقت كان يستلزم توفير المال الوفير والصيانة والدعم وهو أمر كان غير متوافر في فرنسا في ذاك الوقت بسبب ما شهدته البلاد من اضطرابات أهلية وضعف إداري[24].

وفي 1643، قام لويس الرابع عشر بعد اعتلائه العرش بالتركيز على شؤون فرنسا الداخلية أثناء العقود الأولى لحكمه. غير أنه أثناء تلك الفترة، غرقت البلاد في الفساد بسبب فساد وزير المالية نيكولاس فوكيت. واستمر الحال كذلك حتى 1661 وفيه قُدّم فوكيت للمحاكمة، وبعدها أتيح المال اللازم لتطوير الأسطول. وعلى النقيض، لعب وزير المالية الجديد، جان بابتيست كولبرت، والذي عينه الملك لويس دوراً بالغ الأهمية في الحصول على فائض في العائدات القوية والتي استخدمها كولبرت في تدشين أسس البحرية الفرنسية في القرن الثامن عشر.

وكانت عقلية كولبرت تجارية حيث اعتقد بأن رخاء فرنسا يكمن في بعض اللوائح التجارية مما حدا به إلى متابعة المستعمرات والتجارة عن كثب، كما قام بتشريع بعض القوانين الخاصة بالبحرية في فرنسا. وفي خطاب للكاردينال مازارين تحدث كولبرت عن جزء من برنامجه الذي استخدمه بنجاح: «يجب أن نعيد ترتيب نقل السلع عن

طريق البحر والبر ويجب دعم البحرية حتى تتوفر الحماية للسفن التجارية». وأخيراً، ساعد كولبرت في تأسيس شركتي التجارة في شرق وغرب الهند وبدأ في إقامة أسطول بحري تجاري لحماية تلك الشركات ودعمها[25].

وعلى الرغم من الإجراءات الوقائية الدرامية التي اتخذها لحماية مصالح المستعمرات والمصالح الفرنسية ضد الهجوم في أمريكا والهند، لم يستطع كولبرت جذب الدعم الكافي للمجهودات التي تبذلها شركات التجارة الفرنسية في موطنها. وعندما عُيّن وزيراً للبحرية في 1669، دعم صناعة بناء السفن، ونظم الخدمات التجارية، وبنى عدداً كافياً من السفن الحربية لحماية المصالح التجارية على الأقل ضد هجوم الأعداء. وأعد كولبرت التدريب الرسمي للمهندسين البحريين وهيأ الاستعدادات بمنشآت الموانئ وأحواض السفن الخالية من المياه لصانعي السفن. كما بني خلال حكمه عدد من مدارس التدريب للضباط، كما طُوّر ميناء روتشفورت[26].

وخلال أعوام قليلة، استوعبت إدارة كولبرت النظرية الكاملة لبسط قوتها في البحر والتي ميزت القرن الثامن عشر. وخلال حكم لويس الرابع عشر، أصبح الأسطول الفرنسي مساوياً تقريباً في القوة لأسطولي إنجلترا وهولندا. ولكن مع ذلك ومع كل الجهود الوفيرة التي بذلها كولبرت من أجل إعلاء شأن البحرية الفرنسية إلا أنها لم تستطع أن تؤكد على بزوغ نجمها كقوة بحرية عالمية بين ليلة وضحاها. كما أن الحرب ضد هولندا كلفته الكثير وأضاعت الكثير من الإصلاحات بل وتضاءلت كل مظاهر هذا النمو البحري بعد أن فقد كولبرت رضا الملك عنه في بداية عام 1680.

الإنجليز

بعد عام 1588مباشرة، فاق الأسطول الإنجليزي في العدد والعدة أساطيل أكبر القوى الأوروبية في ذلك الوقت. غير أن السفن الحربية الإنجليزية في ذلك الوقت كانت تستعرض قوتها وتتباهى بخوف الآخرين منها في البحر. وفي عام 1612، اصطدم أسطول برتغالي مكون من 4 سفن وأخرى حربية ببارجتين إنجليزيتين تحت قيادة القبطان توماس بيست أثناء توقفها أمام نهر سورات في الهند. وكان من بينهما



السفينة الحربية، التنين الأحمر وأوزاندر، وهو قارب ملحق بالسفينة. وقد سرد نيكولاس ويتينجتون الموظف في شركة الهند الشرقية هذه الواقعة قائلاً:

«رفع جنرال التنين الأحمر المرساة وشجّع الرجال على عدم الخوف من العدو أو الشعور بالرهبة تجاه السفن أو الأسطول الخاص به، بل حثهم على إظهار الشجاعة وسمات الرجل الإنجليزي بحق. وهكذا اصطدم بسفينة العميد البحري وسفينة مساعده ولم يقم بإطلاق النار حتى اقترب وأطلق النار عليهم عندما كان وسط سفينتهم حتى ابتعدوا ولم يقتربوا ثانية في ذاك اليوم.

وفي اليوم التالي، دخلت التنين الأحمر السفينة الأسطورية في ثلاث ساعات من القتال العنيف دمرت خلالها ثلاثاً من السفن الراسية على الرمال، وشرعت السفينة

أوزاندر في ضرب السفن الخاصة بهم حتى اختفى جميع الرجال عن السطح، وقتل وأسر عدد كبير من رجال السفن المهزومة وجرى التفوق على تلك السفن ببراعة متناهية»[27].

واعتبر الدفاع الفعال للقائد بيست الضربة الأولى للهيمنة البرتغالية في الهند. وأنشأ وسطاء الشركة فوراً قاعدة لأربع سفن حربية في مدينة سوالي بالقرب من نهر سورات وكونوا تحالفاً مع قائد المغول هناك. وفي عام 1615، هاجمت الأرمادا البرتغالية القبطان نيكولاس دوانتون إذ كانت تفوقه في العدد، ومع ذلك فقد تفوق عليها وأجلاها وانتصر عليها بشكل حاسم مثلما فعل بيست. ونتيجة لذلك، فقد أجبر انتصار كلّ من بيست ودوانتون قوى أوروبا على احترام البحار الإنجليزي ومعاملته بجدية شديدة على أنه من خيرة جنود الأرض في البحر.

وعلى الرغم من ذلك، لم تستطع «هذه المعارك القليلة الشرسة» مع البرتغاليين إرساء أقدام التجار الإنجليز أمام قوى الهند. كما أن إمبراطور المغول لم يبد رغبة جدية في التبادل التجاري مع إنجلترا. وسرعان ما تعلم موظفو شركة الهند الشرقية أن يكونوا دبلوماسيين بالإضافة لكونهم تجاريين. ونتيجة لذلك، نجح الممثل الإنجليزي للشركة، سير توماس رو في عرض اتفاقية منفعة مع الإمبراطور من شأنها منح الشركة الإذن بامتياز المتاجرة في أي ميناء من موانئ الإمبراطورية المغولية سواء شرقها أو غربها، بالإضافة إلى امتياز دفع الرسوم الجمركية على البضائع لأول مرة وعدم دفع أي رسوم أخرى. غير أن الإمبراطور رفض الالتزام بإبرام أي اتفاقيات واستبدلها ببعض المراسيم الرسمية التي تعطيهم امتيازات مماثلة للامتيازات السابقة[28].

وعلى الرغم من النجاحات التي حققتها شركة الهند الشرقية، إلا أن اعتلاء عائلة ستيوارت العرش في إنجلترا واسكتلندا في عام 1603 تسبب في عدد من الإخفاقات للبحرية الإنجليزية. كما أن اتجاه التعايش السلمي الذي أظهرته عائلة ستيوارت للحكم الكاثوليكي في فرنسا وإسبانيا أدى إلى الإخفاق السريع للبحرية الملكية. وعلى الرغم من مساهمة الإنجليز في بناء عدد كبير من كبرى السفن الحربية في هذه الفترة، إلا أن أياً من ملوك عائلة ستيوارت الأربعة لم يبدِ اهتماما بتطوير قوة إنجلترا البحرية لأي مدى

خلال الثمانية عقود التالية[29].

وعلى الرغم من استخدام السفن في نقل القوات حول الجزر البريطانية، فإن الملك جيمس الأول قلل من أهمية الحاجة إلى أسطول بحري واعتقد أن المحافظة عليه تتكلف رسوماً باهظة. وأثار خليفة جيمس، الملك تشارلز الأول خلافاً أكثر من مرة مع البرلمان حول «تكاليف السفن» رغم حصوله على امتياز استغلال أموال الموانئ الخمسة لهذا الغرض. ومن الصعوبة وصف تأثير تلك الصراعات على عرش تشارلز الذي فقده أمام القوات البرلمانية في عام 1640.

كما أثرت المخاوف التي أوجدتها الحروب الأهلية الإنجليزية على تطور أسطول بحري على مستوى عال من الكفاءة لمدة تقارب العقد. ولم تستطع إنجلترا أن تطور قوتها البحرية إلا خلال فترة الجمهورية (1649– 1658) في عهد اللورد الحامي، أوليفر كرومويل. وفي 1655، استولى أسطول بحري مكون من 38 سفينة و2500 رجل على موقع جامايكا الاستراتيجي من الإسبان. وقد ارتفع عدد سفن الأسطول في عهد كرومويل من 49 سفينة إلى أكثر من 200 سفينة، وبحلول 1660 امتلك الإنجليز أكبر وأفضل سفن بحرية حربية من أي عهد مضى في ذلك الوقت.

ومع عودة ستيوارت للحكم في 1660، عبّر تشارلز الثاني عن حبه للسفن، وبنى عدداً كبيراً من السفن الكبرى في عهده ومن بينها رويال تشارلز، وهي أكبر سفينة حربية شُيّدت في ذاك الحين. غير أنه كان غير مبال بعملية تطوير قوة الإنجليز البحرية إذ أنه لم يرغب في أن يحيي الخلافات مع البرلمان حول كلفة السفن. وفي الهند، كانت جزيرة بومباي جزءاً من المهر الذي دفعه الملك تشارلز لعروسه الملكة البرتغالية. وظلّ الحال على ما هو عليه حتى واصل البرتغاليون احتجاجهم على عدم تسليم تلك المدينة للتاج الإنجليزي مرة أخرى ولكن حدث هذا الأمر بالفعل في عام 1665. ورغم تسلمه لها إلا أن تشارلز لم يضغط بشكل كاف للمطالبة بالأموال اللازمة لإصلاح تلك الجزيرة وترميمها وتطويرها[30]. بل على العكس، طلب في عام 1668 إيجاراً اسمياً سنوياً من شركة الهند الشرقية. وتقريباً بعد هذا الحدث مباشرةً، دخلت التجارة في بومباي على يد التجار في حماية القوى الهندية الأساسية، وظل تأمين بضائعهم

وعمالهم على الجزيرة بفضل شهرة الأسطول الإنجليزي المتزايدة[31].

وينقسم المؤرخون بشأن الدور الذي كان يجب على تشارلز الثاني القيام به فيما يخص تطوير البحرية الملكية. وكان أي ادعاء بعودة ظهور القوة البحرية للإنجليز في عهد الملك تشارلز الثاني يحتاج إلى الدعم عن طريق توفير الحقائق. والجدير ذكره أنه حين كان في مقدور الإنجليز تدمير أسطول تجاري هولندي كامل في عام 1665، لم يتورع الهولنديون عن حرق الأسطول الإنجليزي على مرمى النظر من لندن بعد مرور عامين فقط.

وأخيراً، خطا تشارلز الثاني خطوة خطيرة إذ عقد تحالفاً مع فرنسا ضد هولندا. وقد كانت الحرب الثالثة بين الإنجليز والهولنديين «حرباً غير مبررة» وتضمنت أربع مراحل أساسية. ففي عام 1673، اشتبك دوق يورك، جيمس مع دو رويتر في تكسيل في قتال دموي وعنيف، في حين انسحب الأسطول الفرنسي من المعركة وتخلى عن الأسطول الإنجليزي وأبحر بعيداً عن المعركة. وكان واضحاً أن هذه المرحلة الأخيرة للقتال إذ ابتعد كل من الفرنسيين والإنجليز عن الساحل الهولندي[32].

والجدير ذكره أنه خلال عهد تشارلز الثاني، على الرغم من المرور بكل تلك الحوادث المؤسفة إلا أنه قد اتُخذ عدد من الإجراءات الإيجابية التي وضعت إنجلترا على رأس القوي البحرية في هذا العصر، ومن ضمن هذه الأمور الإيجابية الاستحواذ على نيويورك، ومن ضمنها أيضاً سطوع نجم البيروقراطي صموئيل بيبس.

صموئيل بيبس

في أوائل عام 1670، بينما كان كولبرت يبدأ بتشييد الأسطول البحري في فرنسا، رُقي صموئيل بيبس وهو المسؤول عن البعثة التي توفر المؤن والصيانة للأسطول البريطاني في عهد تشارلز الثاني كسكرتير للعقيد البحري وهو الرئيس الاسمي للقيادة البحرية.

وقد قام بيبس ببعض الإصلاحات وأشاع النظام في مجلس البحرية الذي يقوم ببناء السفن ومدها بالمساعدات ويفحص الضباط تحت سلطة القيادة البحرية. وقد اتخذ

عدداً من الإجراءات ضد التسيب والفساد في الحكومة. ولكنه أصيب بالإحباط عندما شعر أن سياساته جميعها تذهب هباء حين اصطدمت بأعدائه السياسيين. وبالفعل، وفي بداية عام 1679، عادت الإدارة البحرية لاتباع ممارساتها التي أدمنتها في الفترات السابقة. ومع عودته للسلطة مرة أخرى في عام 1683، بنى بيبس البحرية الملكية بإخلاص وكللت مجهوداته بالنجاح المقبول[33]. وفي 1688، قام مع بعض الحذر من التجارب السابقة ببناء 76 سفينة حربية. ثم سنّ القواعد والقوانين لحماية أي عمليات محفوفة بالمخاطر تقوم بها البحرية الإنجليزية في هذا المجال، كما شرع أول قانون استراتيجي حقيقي خاص بالبحرية البريطانية. ومثل دي ويت في هولندا وكولبرت في فرنسا، يرجع الفضل للقائد بيبس في إنجلترا في إرساء قواعد البحرية الإنجليزية ورفعها لمكانة القوة البحرية المؤثرة في المنطقة. وفي عهد بيبس وحده، ظل مجلس القيادة البحرية يعمل بكفاءة عالية قرابة القرنين.

ومع اقتراب القرن السابع عشر، أدّت آمال الفرنسيين في الحصول على العرش الإسباني إلى صراع طويل استمر نحو عقد كامل وأطلق عليه «حرب الخلافة الإسبانية». وتعتبر إنجلترا الدولة الوحيدة ضمن الدول التي اشتركت في هذه الحرب التي استطاعت أن تنهي الحرب وقد استحوذت على مكانة ممتازة كقوة بحرية في أوروبا. واستطاعت أن تقوم ببناء الأسطول وتدعيم تجارتها البحرية وتوسيعها، بالإضافة للاستحواذ على المواقع الاستراتيجية للحارات البحرية وخاصة جبل طارق.

وما يدعو للاستهجان أن الهولنديين قد أجبروا على إهمال أسطولهم البحري وتجارتهم البحرية في ذاك الوقت أثناء الحرب بسبب ضعف الدولة سواء على مستوى صغر المساحة أو عدد السكان. وبالتالي أهدت هولندا مكانتها السابقة في البحار لبريطانيا ومنحتها المكانة الأولى في مجال الشحن والتجارة البحرية. ومع توقيع معاهدة سلام أوتريخت، والتي أنهت الحرب في عام 1713، تنازلت هولندا عن مكانتها كواحدة من أعظم القوى البحرية في العالم[34].

وقد عانت مصالح الإسبان القليل خلال الحرب نظراً لعدم تميز وجودها البحري لعدة عقود. وبحلول القرن الثامن عشر، كانت إسبانيا تمتلك مزيجاً متنافراً من السفن

البحرية الأجنبية الصنع. وحاول جوزيه باتينو، وهو من بين المسؤولين عن الأسطول البحري، دعم الوجود البحري الإسباني بصورة أكثر قوة غير أن الأسطول دُمّر في عام 1717 في عدد من الاشتباكات الفردية مع الإنجليز على حدود شاطئ كورسيكا. وظل الحال كما هو عليه حتى عام 1771، حين تمكنت إسبانيا مرة أخرى من امتلاك أكثر من مئة سفينة بحرية[35].

وقد عانت فرنسا جراء ذلك من نقص الموارد بعد حروب برية طويلة الأمد. وعلى الرغم من أن الفرنسيين دعموا المطالبة بالعرش الإسباني، فقد خرجوا من المعارك محطمين منهكين. غير أنه مع معاهدة أوتريخت والتي أبرمت في 1713، تنازل الفرنسيون للعدو عن منطقة كبيرة على الحدود الشمالية الشرقية وأعطوا الإنجليز مدناً مثل نوفا سكوتيا ونيوفاوندلاند في أمريكا.

بيد أن الإنجليز حققوا مكاسب هائلة من حرب الخلافة الإسبانية ولم يكن هناك مثيل لتلك المكاسب قد حققتها قوة بحرية أخرى. وفي كلمات قالها ألفريد ثاير ماهان ذكر فيها أن إنجلترا «أقامت قوتها البحرية على حطام وأشلاء منافسيها وأصدقائها على السواء». ولم تكتف إنجلترا بكونها أولى القوى البحرية في ذلك الوقت في أوروبا، بل إنها سيطرت على معظم التجارة البحرية في البحار المفتوحة عن طريق سفن الشحن العسكري التي لم يكن لها مثيل»[36].

الحواشي

1. لوسي إم سالمون، شركة الهند الغربية الهولندية في هدسون (بف كيبسي، نيويورك: تم النشر بصورة خاصة، 1915)، ص. 19.
2. المصدر السابق، ص. 15–20.
3. ألفريد ثاير ماهان، تأثير القوة البحرية على التاريخ، 1660 – 1783 (نيويورك: دوفر، 1987) ص. 42.
4. مايكل لويس، تاريخ البحرية البريطانية (فير لون، نيوجيرسي): إيسينشيال بوكس، 1959) ص. 13.

5. المصدر السابق، ص. 14. حديثاً فقط ظهرت السفن الحربية لتؤكد وجودها في الوقت الحالي.
6. ويليام أو ستيفنز وآلان ويستكوت، تاريخ القوة البحرية (نيويورك: دابل داي، دوران، 1943)، ص. 98.
7. ماهان، ص. 127 – 129.
8. لويس، ص. 15.
9. ألكسندر وينستون، لا أحد يعرف قبري: القراصنة والقراصنة المرتزقة، 1665–1715 (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1969)، ص. 16.
10. يجب عدم تقليل دور الدين في هذه العلاقات.
11. ماي فلاور التي نقلت الحجيج إلى ماساتشوستس في 1620، وكانت واحدة من سفن الأسطول الإنجليزي والتي أبحرت ضد الأرمادا في حين أنها بنيت في الأصل لنقل الخمور.
12. جورج ماسيلمان، مهد الكولونيالية (نيو هيفين، سي تي: دار نشر جامعة ييل، 1963)، ص. 49.
13. وينستون، ص. 16.
14. سالمون، ص. 22.
15. فيليب وودروف، الرجال الذين حكموا الهند: المؤسسون (نيويورك: شوكين بوكس، 1964)، ص. 31.
16. وينستون، ص. 16.
17. ستيفنز وويستكوت، ص. 100.
18. ناشيونال بارك سيرفس، حصون سانت جوان القديمة: الموقع الوطني التاريخي لسانت خوان، بورتوريكو (واشنطن، العاصمة: وزارة الداخلية، 1996)، ص. 38– 48.
19. وينستون، ص. 16.
20. برايان جاردنر، شركة الهند الشرقية: تاريخ (نيويورك: مطبعة دورست، 1971)،

ص. 41.

21. فريد تي جين، أسطول المعركة الإنجليزية: البداية والتطور خلال قرون (1912، إعادة طبع، لندن: مطبعة كونواي ماريتايم، 1997)، ص. 48– 49.
22. لويس، ص. 88.
23. ماهان، ص. 287. ماهان ينقل عن الكاتب راماتيول، التكتيك الجديد، ولم يدل بأي معلومات أخرى.
24. من 1662 إلى 1684، زادت فرنسا صافي الإيرادات بنحو 30 مليون جنيه.
25. موريس أشلي، لويس الرابع عشر وعظمة فرنسا (نيويورك: كوليه 1962)، ص. 37.
26. المصدر السابق، ص. 37 – 38.
27. وودروف، ص. 51.
28. المصدر السابق، ص. 33 – 34.
29. كيفين فيليبس، حروب أبناء العموم: الدين والسياسة وانتصار الإنجليز الأمريكان (نيويورك: بيسك بوكس، 1999)، ص. 14.
30. زواج تشارلز وكاثرين من براجانزا في 1662، وتلقت بومباي وطنجة كمهر لها. وقد تنازل الإنجليز عن طنجة للمغاربة في 1684.
31. وودروف، ص. 57 – 58.
32. لويس، ص. 92 – 93.
33. جون لافين، البحارة: قصة البحار البريطاني (لندن: كاسيل، 1969)، ص. 9–10.
34. ماهان، ص. 209.
35. جيه جيه ماركوس، 246 – 247. جي دوجلاس إنجليس، «الأسطول البحري الإسباني في هافانا في القرن الثامن عشر، «عناصر جديدة في التاريخ البحري: أوراق مختارة من الندوة الخامسة حول التاريخ البحري (بالتيمور، إم دي: نوتيكال أند أفيجين بيليشينج، 1985)، ص. 48 – 49.
36. ماهان، ص. 209، 224.

الفصل العاشر

فن الحرب في البحر

إضعاف العدو وإبادته هما أسمى الغايات التي تصبو إليها الدولة...

الأدميرال لورد هوراشيو نيلسون

مواجهة التحدي

عندما تصفو السماء ويكون الطقس رائعاً، يسهل على السفن رؤية بعضها بعضاً من مسافات قريبة، وحينها سيكون بإمكان رجل يقف أعلى الصاري وهو يرقب بعينيه الثاقبتين وممسكاً بتلسكوبه أن يرصد مساحة أمامه تتعدى العشرة أميال[1]. غير أنه من رابع المستحيلات أن تدري ما إذا كانت السفن التي تلوح في الأفق أمامك صديقة أم عدوة، لاسيما وأن السفن الحربية والسفن التجارية تختلف في خطط إبحارها، فضلاً عن الاختلافات بينها فيما يتعلق بحجم السفينة وعدد طوابقها وعدد مدافعها التي لا تنجلي بوضوح من هذه المسافة. وقد اعتاد الكثير من ربابنة السفن التجارية طلاء متاريس السفينة بمربعات سود كوسيلة قديمة تحول دون استهدافها من جانب مدفعية السفن الحربية المقاتلة.

وعادة ما تسبّبت المواجهات في عرض البحر في مزيد من الإعياء والتعب بالنسبة لكل قائد، خاصة وأنه يكون منوطاً به التحقق من كافة المميزات والخصائص الفعلية بسفينته قبل المواجهة النهائية والحاسمة. وكانت السفن التجارية وسفن العبيد التي

تحمل أسلحة خفيفة تلوذ بالفرار ما إن ترى سفينة حربية غريبة عليها، حتى لو كانت هذه السفينة صديقة لها. أما سفن القرصنة أو سفن القرصنة المرتزقة التي يعول على سرعتها قراصنة البحار، فتحاول الإسراع وراء هذه السفن حتى تغنم بالجائزة الكبرى. ومع ذلك، تقيدت السفن والمقاتلات الحربية في ذلك الوقت بالتزامات تتعلق بخطط الدعم وطبيعة الاشتباك مع سفن العدو المقاربة لأحجامها.

ومع ذلك، لم يكن لأحد خلال أوقات الحرب أن يغالي في تقدير قوة العدو وسرعته وخفته أو أن يقرر شن هجوم على سفينة العدو سوى القائد الذي يتصف بالشراسة والمهارة، وحتى أنواع هذه الفئات من القادة العدوانيين عندما يداهمون العدو يداهمونه ويغمرهم الشعور بالتوجس والخيفة من الشر المرتقب[2].

وعلى الرغم من أن السفن الحربية صُممت خصيصاً للحرب والمعارك، إلا أن هذا لم يحدث بصفة مستمرة في الحياة العملية. وعندما تكون الظروف كافة مهيأة للاشتباك والدخول في معمعة الحرب – والتي من بينها جر العدو للاشتباك والمواجهة – حينها يواجه الضباط والبحارة أكبر اختبار لهم في فن الاستعداد والتنظيم. وتتسم المعارك البحرية بالشراسة والدموية والضراوة التي تعد بمثابة ضغوط كبيرة تنهك قوى المقاتلين لتعكس مدى الشجاعة والعزم الذي تتحلى به أفضل الأطقم على ظهر هذه السفن، في حين أنها تكون بمثابة تحد كبير للضباط بنسب متفاوتة للحفاظ على أنفسهم وعلى رجالهم خاضعين للأوامر ومتقيدين بمبادئ حسن السير والسلوك. وتتعدد الأدوار على ظهر السفينة، ذلك أنه في الوقت الذي تعنى فيه الغالبية الساحقة من الطاقم بالعمل على المدافع في الطوابق السفلية، تكون مجموعة أخرى مهتمة بالاضطلاع بمسؤولية الصيانة والإصلاحات ومتابعة شؤون السفينة أثناء تبادل إطلاق النار.

الاستخدام الاستراتيجي لقوة البحر

الاستراتيجية والتكتيك اصطلاحان مرتبطان أحدهما بالآخر، ومع ذلك، لا يبدوان متكافئين، إذ تنعقد الاستراتيجية في حجرة التخطيط التي تكتظ برؤساء الدول وقادة القوات العسكرية، وتكون عادة بالخرائط والرسوم النظرية، في حين يتكفل

قادة المواقع بوضع وتطبيق الأساليب والفنون التكتيكية عند نقطة الاتصال بالعدو. وتعد الاستراتيجيات البحرية الإنجليزية والفرنسية على حد سواء من أهم النماذج الكلاسيكية القديمة التي تقدم مواقف مختلفة إزاء القوة الهائلة للبحر في عصر المقاتلات البحرية ومعمعة المعارك.

وبدت الاستراتيجية الرئيسية للبحرية الملكية البريطانية في القرن الثامن عشر متبلورة في جر أسطول العدو للاشتباك ومن ثم تدميره، وهي الخطة التي حالت دون تعرض بريطانيا واسكتلندا وأيرلندا لأي غزو أو عدوان مسلح عليها. وقد حدد الأدميرال هوراشيو نيلسون الهدف الأسمى من وراء استراتيجية البحرية الأمريكية قائلاً إنه «إضعاف العدو وإبادته». ولتحقيق هذا الهدف، كان يتعين على البحرية البريطانية أن تتحلى بالقوة الساحقة في عرض البحر[3]. وتباينت موازين القوى البحرية في أربعينيات القرن الثامن عشر، إذ امتلكت البحرية البريطانية أسطولاً بحرياً عملاقاً مكوناً من 90 سفينة حربية عملاقة و 84 فرقاطة، وازداد عدد هذا الأسطول خلال العقد التالي، في حين تألف الأسطول البحري الفرنسي من 45 سفينة حربية عملاقة و 76 فرقاطة، غير أن أعداد سفن الأسطول الفرنسي لم تكن على غرار السفن الإنجليزية، فقد انخفضت أعدادها مع ارتفاع أعداد السفن الإنجليزية خلال حرب الأعوام السبعة[4].

وكان للاستراتيجية البحرية الفرنسية الأثر الأكبر في تفسير هذا التباين والاختلاف الكبير في حجم الأساطيل، فقد كان الهدف الفرنسي من صيانة الأسطول ينبري في حماية مؤسساتها التجارية وحدود جزرها وكذا المستعمرات التابعة لها. وتم الاستعانة بجنود البحرية الملكية لتحقيق هذه الأهداف المنشودة في القارة والتي انبثقت منها استراتيجيات عدة من بينها حركة الجنود وتوزيع المساعدات والمؤونة. وبالتالي، اقتصرت حاجة البحرية الفرنسية على امتلاك عدد كاف من السفن الحربية للتصدي لتلك الغارات المتفرقة من جانب الإمبراطوريات المنافسة لها وكذا تهديد المصالح البريطانية المؤرقة لها. وتلك غاية فرنسية سامية لاسيما وأن سياسة الأدميرالات الفرنسيين كانت تكمن في «القضاء على خصومهم وأعدائهم» من خلال عدد

من المناورات الكبرى، بدلاً من شن سلسلة من الهجمات المكثفة[5]. وتتطلب هذه الاستراتيجية الأكثر رواجاً وانتشاراً في الدوائر البحرية عدواً قوياً معتاداً على مثل هذه الإجراءات الاستثنائية الخارقة التي تبقي على تقدمه وتفوقه في ميزان القوى، في حين تضعف العدو المنافس على الجانب الآخر وتقلل من فرص الحفاظ على مؤسساته البحرية وتجبره على تطبيق خططه في مكان آخر.

وقد ألمح ألفريد ثاير ماهان إلى أن اكتفاء الدول بالاعتماد على الأسلوب الدفاعي لقوة البحر دفعها للمعاناة والقصور الطبيعي لاسيما بالنسبة لتلك الدول التي تتشعب مهامها وتحظى بمستعمرات متفرقة، وهو ما دفع بالمخططين الاستراتيجيين لتوزيع استراتيجياتهم وقواهم لتكون على ميزان القوة المرجوة التي توقف العدو على خط المواجهة الذي يختاره»[6]. وينبغي ألا تنسى هذه الاختلافات الجوهرية المتعلقة بالاستراتيجية البحرية وألا تمحى من الذاكرة لاسيما وأنها تأتي مغايرة للتوجه السائد وقتذاك القائل بأن بعضاً من هذه الحملات البحرية يمكن تفسيره بوضوح.

الأساليب التكتيكية للأسطول البحري

كان للأساليب التكتيكية المستخدمة من جانب سلاح البحرية الملكية البريطانية في عصر السفن البحرية المقاتلة دورها في تعريف فن الحرب في تلك الفترة، والتي يمكن تصنيفها ضمن مجموعة متعددة من الأساليب، أولها من الناحية التاريخية تكتيك الالتحام والمعارك والذي كان سمة مميزة للأساطيل الحربية الكبرى في القرن السادس عشر، والذي وقعت فيه السفن الفردية في شرك المعارك في حين تحولت المعارك البحرية إلى ساحة قتال ومعمعة حربية تشبه المعارك البرية. وقد وُصفت طبيعة الهجوم الذي يُشنّ على جنبات السفينة وعلى مقدمتها في السجلات المدونة التي يعود تاريخها لبداية عام 1653 من خلال الأساليب التكتيكية المتبعة في الأساطيل البحرية التي كان يقودها كبار الأدميرالات ودوق يورك، الذي أصبح معروفاً بـالملك جيمس الثاني لاحقاً، في عام 1665. ومع تطور فتحات المدفعية على جنبات السفن، أصبح بالإمكان وضع المدافع أسفل الطوابق العليا للسفينة التي تمتد على ضفاف النهر. غير أن أسلوب

الاشتباك من جانب السفينة لم يكن محبذاً في تلك الآونة في ظل إبحار السفن جنباً إلى جنب مطلقة قذائفها المدفعية الأمامية، وهو ما جعل هذا الخيار محالاً لاسيما وأن القوة البحرية للسفينة تكون بطول جنباتها. أما أسلوب الاشتباك من مقدمة السفينة والذي كان يتقيد بأوامر الربان والقائد وأسلوب الإدارة والتحكم من جانب أدميرال الأسطول فقد عزز من عدد المدافع التي يتعين تجهيزها للانقضاض على أسطول العدو وتدميره من الضربة الأولى. ويبدو من ذلك أن أسلوب الاشتباك والهجوم من مقدمة السفينة كان المفضل والسائد بالأساليب التكتيكية في الأساطيل البحرية في عصر الإبحار، ولم يطرأ عليه أي تغيير إلا بعد الانتشار الواسع لاحقاً لأبراج البوارج التي جاءت في أعقاب الحرب الأهلية الأمريكية.

وثمة أساليب تكتيكية أخرى لم تتبع هذا التسلسل الزمني في التحرك مع أو ضد الأساليب التقليدية والطرازات القديمة التي لا شك وأنها كانت تخل بأوامر قادة السفن في البحر وتعاليمهم. وتعددت ألوان هذه الأساليب وأشكالها لناحية التغيرات الكبيرة التي طرأت على المناورات البحرية التي كان من بينها مضاعفة خطوط العدو، بمعنى إرساء مجموعة من السفن الإضافية على جانبي خط العدو، واختراق صفوف العدو من خلال إرباك قواه من أماكن متفرقة. ورغم أن هذه الأساليب التكتيكية تحدث بالتزامن مع انطلاق المعركة في بداية معمعتها، إلا أن اختراق صفوف العدو نجح لأول مرة في الخطة التقديرية التي وضعها الأدميرال اللورد جورج رودني في حروب الاستقلال الأمريكية. وقد أدخلت بعض التغييرات على هذه الخطط من جانب الأدميرال نيلسون في حرب الطرف الأغر التي نشبت عام 1805.

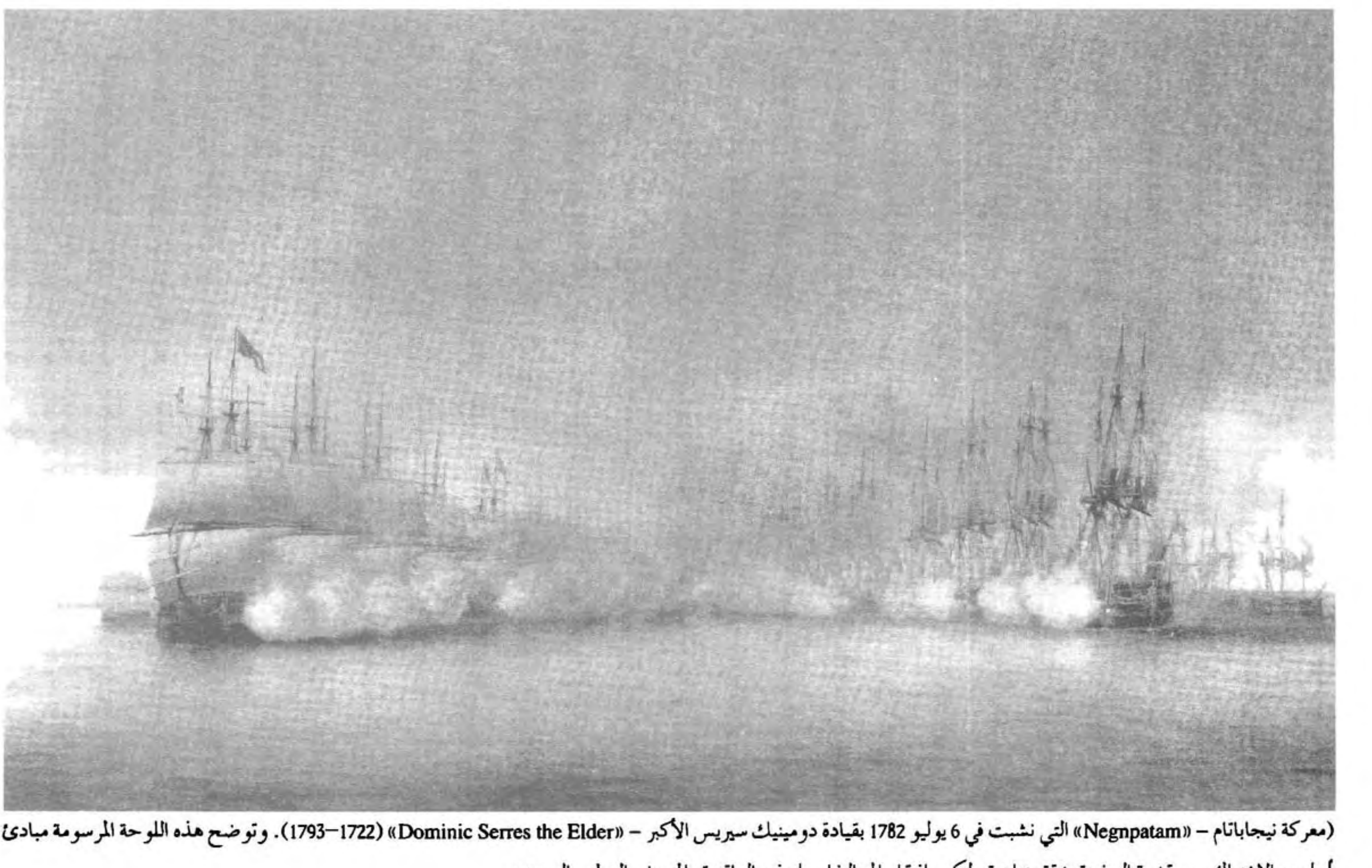
وكانت هذه المطاردة التي عادة ما كانت تتم من جانب السفن الحربية المسماة بـ «الطرّاد» التي تداهم السفن التجارية في عرض البحر، من الأساليب التكتيكية القديمة التي أهملت في القرن الثامن عشر. ومع ذلك، استخدم أسلوب المطاردة هذا بنجاح في المعركتين البحريتين اللتين وقعت أحداثهما عام 1747 وسميت بمعارك فينستر – «Finisterre»، نسبة إلى مدينة فينستر الإسبانية، عندما اعترض الأدميرال اللورد جورج أنسون في بداية هذه المعارك، بدعم أربع عشرة سفينة بحرية، سبيل حامية

فرنسية مكونة من ست سفن حربية تواكب أسطولين منفصلين من السفن التجارية أحدهما كان متجهاً لأمريكا والآخر للهند. وقد استغرق أنسون ما يقرب من ساعتين لترتيب أسطوله وضبطه على خط الهجوم بالصورة المرجوة، ثم أصدر فرمانه تالياً بشن الهجوم والمطاردة، الأمر الذي أفسح المجال أمام الربان على ظهر السفينة باستخدام الأساليب والوسائل التي تحلو له والتي نجم عنها نتائج مبهرة رائعة.

وكانت حصيلة الحرب الاستيلاء على ست حاميات فضلاً عن ثلاث سفن تجارية هندية محملة بالأسلحة الخفيفة. هذا بالإضافة إلى خمس سفن تجارية أخرى دوهمت واستولي عليها. وتشير الوثائق الحربية إلى أن الأدميرال سير إيدموند هوك استخدم هذا الأسلوب في المطاردة في العام نفسه وبالنتائج نفسها إذ نجح في الاستيلاء على ست سفن حربية من أصل ثمانٍ من الأسطول الفرنسي.

وفيما يتعلق بالأساليب التكتيكية التي استخدمت في البحرية الفرنسية، فقد كانت أيسر شرحاً وتفصيلاً، فقد جرت العادة في الأسطول الفرنسي على استخدام أسلوب الاشتباك من مقدمة السفينة، وهذا ما ظلّ يحدث في غالب الأمر خلال القرن الثامن عشر ودون أية استثناءات. وإضافة إلى ذلك، فضّل الأسطول الفرنسي الانخراط في المعركة وسفنه مع اتجاه الرياح على عكس سفن العدو التي تكون في عكس اتجاهها. ونادراً ما استهلك الفرنسيون مواردهم في هذه «المبارزات العنيفة» التي ينبري هدفها في إغراق سفن العدو أو الاستيلاء عليها، بل كانوا يفضلون بدلاً من ذلك وقف الاشتباك بعد إزالة الصواري والتشويش على العدو لإرباكه، أو الاستعاضة بذلك بخفض سرعة أسطول العدو. وبمجرد أن يتم هذا المخطط، ينطلق الأسطول الفرنسي بصفة عامة في اتجاه الميناء.

وقد تبين أن الفشل الذريع الذي مني به سلاح البحرية البريطانية وقتذاك يكمن في تبنيه لأساليب تكتيكية عفا عليها الزمن لم تجبر الفرنسيين على البقاء في معمعة الحرب حتى تحسم لأي من الطرفين، ذلك أن الأساليب التكتيكية التي انتهجتها البحرية البريطانية كانت تميل للهجوم الدائم الذي يكون مدعوماً بتوجيه سفنها عكس اتجاه الرياح على أن تكون مدافعها موجهة على جسم سفن العدو الذي يكون محاصراً



(معركة نيجاباتام – «Negnpatam» التي نشبت في 6 يوليو 1782 بقيادة دومينيك سيريس الأكبر – «Dominic Serres the Elder» (1722–1793). وتوضح هذه اللوحة المرسومة مبادئ أسلوب الاشتباك من مقدمة السفينة بدقة متناهية ولكن بافتقار إلى التفاصيل غير الواقعية. المتحف الوطنى البحري.

بين الرياح والمياه، ومن ثم قتل الطاقم وإتلاف جسد السفينة برمتها. وبالتالي، يمكننا القول إن الأساليب التكتيكية البريطانية كانت تتوق إلى أساليب الفرنسيين الذين كانت لديهم نزعة شديدة لتفضيل وضع السفن في اتجاه الرياح، خاصة وأنهم على يقين تام بأن أشرعة الصواري والسفن البحرية لا تباد عن بكرة أبيها في مستهل المعركة وفي المراحل الأولى لنشوبها، حيث أن طلقات المدفع الأولية التي تكون بمثابة حادث عرضي لن تكون حاسمة في ظل هذا التباين في ترتيبات الأساليب التكتيكية للمتبارزين.

وفيما يتعلق بالأساطيل البحرية التي تتعادل في سرعتها وكذا في وجهتها للرياح، يبدو منطقياً القول إن الأسطول الذي يكون في اتجاه الرياح لا يمكن إجباره على الدخول في الاشتباك، في حين أنه لا مفر من اضطرار الأسطول الآخر المعاكس لاتجاه الرياح للاشتباك طالما أن الرياح ثابتة غير متقلبة[7]. ومع ذلك، فضل الفرنسيون وضع السفن وهي في اتجاه الرياح واستفادوا منه كثيراً، لاسيما وأنهم الأفضل تنظيماً مقارنة بالأساطيل البريطانية في تلك الفترة، حتى إن الشواهد أثبتت أنهم حققوا الانتصارات بهذه النوعية من المعارك وبتفوق لا مثيل له. وكان من عادة بناة السفن البريطانيين الانهماك في الطرز التقليدية للأساطيل إذ كانوا قانعين بما يقومون به، وقلما تجدهم ينظرون إلى أبعد من ذلك. وعلى النقيض تماماً، كان الفرنسيون مولعين بإدخال تغييرات وتحسينات طفيفة تضفي رونقاً وجمالاً»[8].

وبالتالي، لم يكن منطقياً أن تكون لهذه الأساليب التكتيكية لسلاح البحرية البريطانية النتائج المبهرة عينها التي حققتها الأساطيل الفرنسية، حيث إن أياً من السفن الفرنسية في تلك الفترة لم تكن عرضة للغرق أثناء معمعة المعركة، وظل هذا الحال زهاء تسعين عاماً انتهجت فيها أساليب الاشتباك من مقدمة السفينة وذلك كان سر نجاحها[9]. وقد تبين ذلك بجلاء في الخسائر التي تكبدتها السفن الحربية الفرنسية في تلك الفترة، سواء بطريق الغرق أو الاستيلاء عليها، إذ كان الأدميرال البريطاني يعلن عن هذه الخسائر في المواقف الحربية المنبثقة منها أوامر ببدء الاشتباك أو الانخراط في المعارك والاشتباكات العامة أو باختراق صفوف العدو. ومع ذلك، فإن الخطوات

والمعايير التي يتعين القيام بها للتعامل مع العدو الهارب الذي لا يرغب في الاشتباك والدخول في الحرب لم تكن قد وضعت حتى نهاية النصف الأول من القرن الثامن عشر[10].

ورغم نقاط القصور الاستراتيجية التي انتابت أساليبه التكتيكية، إلا أن أسطول البحرية البريطانية في القرن الثامن عشر تفوق على كافة الأساطيل البحرية التي واجهته في تلك الآونة، لناحية عدد السفن الحربية المقاتلة التي تشرف على صيانتها في عرض البحر. وبنهاية حرب السنوات السبع (1754 – 1763)، كان البريطانيون يمتلكون أكثر من 130 سفينة حربية وأكثر من 100 فرقاطة مقاتلة وسفن صغيرة. وبهذا، نجحوا في تحقيق هدفهم وغايتهم السامية بأن يكونوا أعظم قوة بحرية في تلك الحقبة التاريخية، متفردين بالزعامة البحرية ومجبرين بقية منافسيها على النزوح وترك الممرات البحرية لسيطرتهم التامة[11].

القيادة والتوجيه

ظل كبير لوردات الأدميرالات منوطاً بمفرده حتى عام 1660 بمسؤولية القيادة الكاملة وإصدار الأوامر في البحرية البريطانية، في الوقت الذي اضطلعت فيه لجنتا مجلس البحرية والقيادة البحرية البرلمانية بمجلس الدولة بأغلب المهام الإدارية. وتميزت الأخيرة التي تتضمن رؤساء مصالح الأقسام الأخرى في الدولة بالكفاءة والزعامة والنزاهة. يأتي هذا في الوقت الذي بدت فيه بصيرة لوردات الأدميرالات خارقة وحاذقة لاسيما وأنهم تقيدوا بعدد من اللوائح والقوانين التي أثارت ارتياب الكثيرين من البحارة العاديين الذين لم يؤمنوا بها[12].

وعلى الرغم من ذلك أتت القيادة الخاصة بالأسطول في عرض البحر على رأس أولويات قائد الأدميرالية رغم تعدد مهامه. في حين أصبحت مسؤولية التوجيه والقيادة التنظيمية تقع على عاتق قادة الفرقة البحرية الذين تقمصوا دور الحامي والمدافع عن السفينة تحت قيادتهم المباشرة. وتألف الأسطول من ثلاث فرق بحرية كل منها له رايته المعروفة بلونها المميز الأبيض والأحمر والأزرق، إذ أن الفرقة البحرية ذات الرايات

البيض عادة ما كانت تمثل الطليعة، في حين شكلت الفرقة البحرية ذات الرايات الحمر قلب الجيش، وأصبحت المؤخرة من مسؤولية الفرقة البحرية ذات الرايات الزرق. وقد بدا هذا التقسيم الثلاثي للجيش، في المقدمة والقلب والمؤخرة هو السائد في هذا العصر من الإبحار الذي اعتادت عليه الأمم في تلك الحقبة، وقد تكفل الأدميرال بمهام القلب ومسؤولياته، في حين تولى نائبه، وهو من الأدميرالات الآخرين على السفينة، مسؤولية المقدمة، وتولى صغار القادة من الأدميرالات مسؤولية المؤخرة. وبالتالي، أصبح من المتعارف عليه في تلك الآونة أن الأدميرال الذي يحمل الراية البيضاء يتفوق في الرتبة والمكانة والوضع الاجتماعي على قرينه الذي يحمل الراية الحمراء أو قرينه الذي يحمل الراية الزرقاء، أو الذي يسمى بأدميرال المؤخرة. ورغم هذا التمييز في الرتب البحرية استناداً إلى المهام، إلا أنها لم تكن ضرورية للغاية لاسيما وأن تلك المهام والواجبات تتغير كثيراً على فترات متكررة من خلال الأساليب المخادعة بتبادل مسؤوليات المقدمة والمؤخرة لإرباك العدو. بيد أن القيادة التي كان رئيس الأدميرالية منوطاً بها ظلت بمنأى عن المهام الأخرى على الأسطول التي تعددت مسؤولياتها باختلاف الأميال. وغالباً ما نجم عن ذلك افتقار إلى القيادة والزعامة المباشرة في وقت كانت الحاجة ملحة وماسة لوجود هذه الزعامة. غير أن قائد الأسطول برمته كان يتواجد بصفة دائمة في القلب، في الوقت الذي كان يلهث فيه قادة العدو على السفينة ويبحثون عن بعضهم بعضاً في معمعة الاشتباكات الكبرى، محاولين الخروج بأساطيلهم وسفنهم المقاتلة بإحراز الظفر والنصر وإعلانهم في النهاية أبطالاً للفروسية.

وقد اتضح في أغلب الاشتباكات البحرية أن قادة أساطيل العدو فضلوا خيار الإبحار والدخول في المعركة على هيئة وأسلوب القتال المستخدم من جانب العدو. ولأن السفن الحربية لم تكن تحتوي على محركات، بات لزاماً عليها أن تتقيد بقوة دفع هائلة تستطيع من خلالها القيام بمناورات حربية وتجعلها قادرة على حشو مدافعها والحفاظ على مواقعها طوال فترة الاشتباك مع العدو.

وباستثناء الاشتباكات التي وقعت في الحرب التي قادها دريك على الفرقة البحرية الإسبانية في مدينة قادس عام 1587، وهجوم نيلسون على أساطيل العدو على مرسى

نهر النيل وكوبنهاجن، اتضح أن الغالبية العظمى من هذه الحروب وتلك الاشتباكات وقعت على بعد أميال من المحيط. وتشير الدلائل إلى أن هذه القيادة الحكيمة والتوجيه السريع للسفن شكّلا مطلباً لا غنى عنه في هذه الحقبة، لاسيما وأن طرفي الاشتباك فضلا أن تكون سفنهما المقاتلة مبحرة في عكس اتجاه الريح.

وقد اعتاد الربابنة على السفينة الإبحار كثيراً عكس اتجاه الريح من دون أن تعصف بهم وتبيدهم، وهو ما عزز قدرتهم على الإبحار بسفن شراعية سريعة من دون أن يتأثروا بهذه الرياح العاتية التي استخدموها بعد ذلك ككابح هوائي كان خير داعم لهم. إذ يتمكن الربان بواسطة الاستغلال الحكيم لهذه الرياح الحفاظ على توجيه سفينته على نحو متزن، ما سمح للأدميرال بالإبقاء على أسطوله في خط اتصال مباشر مع العدو. والمرحلة البينية المتخللة لعملية التعبئة والدعم يطلق عليها التهوية، عندما تكون السفينة الشراعية في وضع التأرجح. وفي حال فقدت السفينة توازنها وقوة دفعها أثناء مرحلة التهوية، تفقد القدرة على الصمود أمام الرياح، وحينها تصبح عاجزة عن القيام بأية مناورات أو تعزيز سرعتها من خلال العديد من التدابير والإجراءات التي تقومها وتعدل من وضعها لاستغلال قوة الرياح. وبخبرة المعارك والحروب البحرية، تبين أن هذا الوضع يمثل خطورة كبيرة على السفينة التي تفقد اتزانها أثناء الاشتباك، ذلك أنه إما أن تترك مع أسطولها أو أن تصبح لقمة سائغة للعدو يمكن قصفها.

واتضح جلياً أن السفينة في معمعة المعركة بإمكانها أن تعدل من اتزانها وأن تغير اتجاهها بسهولة لو كانت في نفس اتجاه الريح، وهي العملية التي كان يطلق عليها «تجنيب السفينة لحمايتها»، وخاصة وأن تغيير اتجاه السفينة كان من أهم الأساليب المتبعة للحفاظ على توازنها. حتى إن قوة الرياح شكلت عاملاً مهماً لحبال الصاري والأشرعة البالية لأنها تبعدها تلقائياً عن خط المعركة، وفي حال لم تضطر السفينة للاشتباك مع العدو، سيكون بإمكانها الهرب أو البقاء فترة أطول لعمل الإصلاحات والصيانة اللازمة. وجاء في سجلات التاريخ أن البحرية الفرنسية كان يروق لها القتال وهي في وضع اتجاه الريح لهذه الأسباب، على الرغم من الصعوبة الكبيرة التي تعاني منها السفن في المعركة وهي تحاول تغيير اتجاهها، إذ أنها تكون في أمس الحاجة إلى

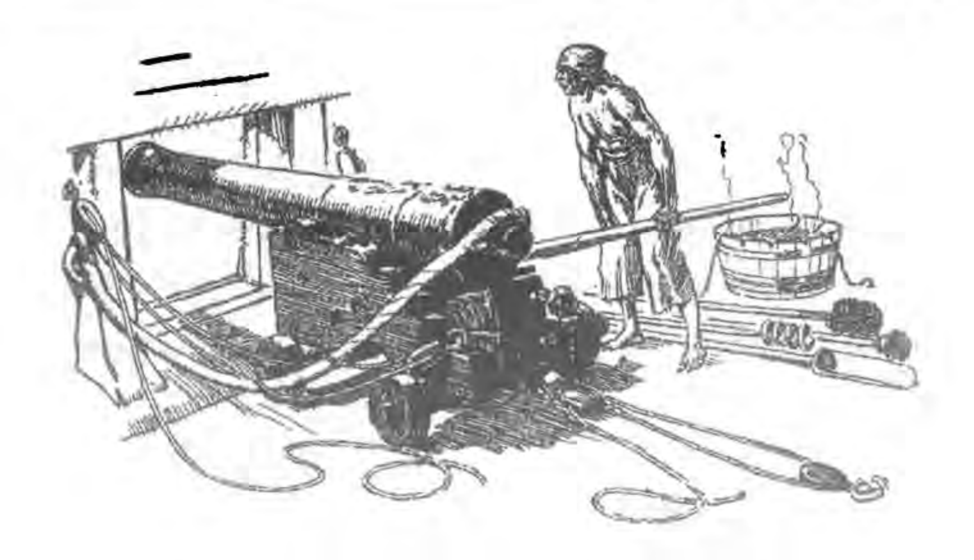
وضع استعداد والتجهيز للانقضاض مرة أخرى على العدو. وعادة ما كانت قوة الريح تدفع السفن في اتجاه الريح على خط العدو نفسه، والنتيجة المحتومة «إما الحرب أو الاستسلام، بسبب تضاؤل فرص الهرب»[13]. وثمة قبول عام في تلك الحقبة على أن السفينة بإمكانها إجراء تعديلات طفيفة على ألوانها إذا ما تعرّضت للدمار التام وبات لزاماً عليها الهرب لاسيما في ظل الزيادة الكبيرة من حصيلة الجرحى والقتلى[14].

التمهيد للمعركة

في الماضي، اعتبرت الفترة المتخللة لرؤية سفينة الأعداء من الوهلة الأولى والقرب من العدو للاشتباك معه في المعركة من أهم العمليات والأنشطة الحربية. غير أن ثقل السفن الحربية الكبرى في تلك الآونة حال دون قيامها بمناورات حربية، لاسيما وأن مناورات تلك الحقبة كانت مقيدة بتوقيت زمني دقيق، فضلاً عن اعتمادها على براعة قبطانها وحنكته في عالم البحرية. ومع ذلك، كان يصعب القتال تحت السفن المغطاة بأشرعة كاملة خاصة وأنه كان يتعين عليها الحفاظ على توازنها وتوجيهها خلال المعركة. وكان على كل سفينة على وشك الانخراط في المعركة أو الاشتباك الحربي أن تقوم بما يسمى بـ «تذليل العقبات من أجل المعركة» أو «التمهيد للاشتباك». وعليه، كان على قائد السفينة بمجرد اقتراب عملية الاشتباك مع سفن العدو أن يصدر أوامره بوضع السفينة تحت أشرعة القتال، في الوقت الذي تسقط فيه الأشرعة الثانية على دفة السفينة والأشرعة المثلثة في مقدمتها، ثم إنزال الأشرعة الرئيسية وأشرعة الصاري الأخرى لو كان الوقت يسمح بذلك.

وبالفعل، كان هناك ما يكفي من الوقت حتى تعد هذه السفن عدتها لدق طبول الحرب مع السفن المقاتلة. وقد كان البحارة يضاعفون عدد الأشرعة والدعامات لضمان ضبط السفينة وتوجيهها، وكذا الحال بالنسبة لحبال الأشرعة التي دعمت وعززت بسلاسل عتيدة لتكون بمثابة درع واقية من الإصابات المحتملة الناجمة عن انهيار السفينة وأشرعتها.

ولتوفير المزيد من الحماية على ظهر السفينة، كانت تزود بأرجوحة شبكية وملاءات



مدفع بحري ضخم بعدة حبال الصاري وحبال مغلاق المدفع الثقيل. يرجى ملاحظة الإسفنجة وكبشة المتفجرات والحديد الملتوي. ويرجى أيضاً ملاحظة الحوض المعدني الذي يخمد فتيل القصف. لمزيد من الايضاحات والتفسيرات، يرجى الرجوع إلى النص المكتوب في مجموعة المؤلفين المنشورة مطلع القرن العشرين.

سرائر وأشرعة تشبك مع بعضها بعضاً على جنبات السفينة لحمايتها من أي قذائف تنطلق من مدافع العدو والشظايا الخشبية المتطايرة إثر الانفجار، وحتى تكون ساتراً واقياً من أي عمليات قصف مستقبلية. ولإضفاء مزيد من الحماية، حرص البحارة على جعل السفينة مبللة لمقاومة النيران، وفرشت السفينة برمتها بالرمال حتى لا تعوق الحركة على ظهر السفينة. فضلاً عن ذلك، كانت ترمى المراكب الشراعية الصغيرة عن السفن في عرض البحر لتخفيف الحمولة ثم تُحمّل ثانية بعد انتهاء المعركة.

ولضمان المزيد من الحماية والاستقرار على السفينة، أزيلت الطوابق السفلية للسفينة الموجودة بها قمرات الضباط مع الأثاث والمنضدات عديمة الفائدة، إضافة إلى مجموعة أخرى من الأشياء التافهة المختزنة في السفينة. إلى ذلك، نجح النجارون في تلك الآونة بعمل سدادات مخروطية في جانب السفينة مضادة للرصاص «عبارة عن قطع خشبية يعاد تشكيلها لتكون في شكل سدادات بالقرب من سطح الماء»، وكذا الحال بالنسبة للجراحين ومعاونيهم الذين نجحوا في تدشين وحدة طبية في السطح السفلي

للسفينة أو في غرفة القيادة. أما عمال نقل البارود فقد أخذوا على عواتقهم مهمة حشو البنادق والمدافع بالرصاص والقذائف والمتفجرات، وهي العملية التي كانوا يرنون من ورائها للحيلولة من دون حدوث أي انفجار عرضي. وما زاد من الحس الأمني على متن السفينة أنه كان بالإمكان إعادة حشو هذه المتفجرات خلال المعركة. وقد كانت الأحواض تملأ بالمياه والرمل حتى يكون بإمكانها إخماد أية قذائف يمكن أن تتعرض لها السفينة أو تستهدف المدافع التي تطلق هذه الشحنات[15].

المدفعية البحرية

في أثناء الاشتباك بين سفينتين على قدر مواز من قوة المدفعية والقصف، يكون بإمكان القادة الخصوم في هذه الحالة إصدار أوامرهم بالإسراع والتقارب للوصول إلى نطاق القصف المستهدف، وتعد هذه المسافة هي المحتملة لاسيما وأن أقصى مجال ونطاق القصف المتعلق بالمدافع البحرية يتعدى مسافة الميل. ومع ذلك، لم يكن هذا هو مجال القصف نفسه المدفعي في القرن السابع عشر والثامن عشر، إذ كان مجال القصف لا يتعدى طول كابل من الأسلاك بقياس 200 ياردة، فضلاً عن أن القصف عن قرب كان نطاقه محدوداً للغاية إذ كان يعادل مجال إطلاق رصاصة من مسدس، بقياس 50 ياردة. أما المدافع الثقيلة ذات الفوهات العريضة التي طوّرتها مؤسسة كارون الشهيرة لصناعة الأسلحة عام 1779 فقد صنعت خصيصاً لإطلاق القذائف المسددة إلى الهدف مباشرة[16].

وكلما اقتربت مسافة القصف بين المتصارعين في عرض البحر، لجأ كل قائد وربان سفينة إلى تدشين مجموعة من المناورات من جانب سفنه الحربية حتى يتسنى له حشو أكبر عدد ممكن من البنادق والمدافع، وفي الوقت نفسه يسعى لتأمين نفسه من أي هجمات تشن من قبل العدو. وكانت السفن الحربية الحديثة قد زُوّدت بأبراج مدفعية تتحرك بزاوية دوران 360 درجة، وهو ما جعلها قادرة على التصويب على الهدف من أي جهة من دون الحاجة إلى تغيير اتجاه السفينة. غير أن معيار المدفعية في عالم الإبحار في القرنين السابع عشر والثامن عشر كان يستند إلى عربات المدفع الخشبية

وإلى ثقل المدافع التي تقصف من الأجناب من قبل جنود يحملون أسلحة خفيفة. وبما أن مدى القصف المدفعي كان يطلق على مسافات محدودة في مقدمة أو مؤخرة السفينة، أصبحت هناك حاجة ملحة للاستعانة بمهارة إضافية تكمن في القدرة على إرساء السفينة في مواضع محددة لطاقم الجنود المدججين بالسلاح ليتمكنوا من إطلاق مدافعهم بحرية تجاه العدو.

وجدير بالذكر أن أغلب السفن الحربية في تلك الفترة كانت تحتوي على زوج من أقواس القصف المدفعي واسعة المجال وأسلحة مراقبة في مؤخرة السفينة تبلورت مهمتها في تدمير سفن العدو التجارية أو ملاحقتها ورصدها للاستيلاء عليها. وتبين أن المنطقة التي تشهد كثافة من حيث أعداد المدافع هي جنبات السفينة، حيث كانت الجهة المعنية بحمل المدافع الحربية المتخصصة في شن الهجوم الساحق على سفن العدو، لاسيما وأن القذائف كانت تنطلق في خط مستقيم بطول السفينة المستهدفة. وقد ثبتت فعالية هذا الهجوم الساحق بالمدفعية المتناثرة على جنبات السفينة في عام 1567 عندما نشبت حرب ضروس بين سفينة القرصنة المرتزقة الإنجليزية ذي كاسل أوف كومفورت وسبع سفن برتغالية بالقرب من تيرسيرا في جزر الأزور، واستمر القتال ليومين متواصلين، وحينها نجحت السفينة الإنجليزية في شن هجوم ساحق واسع النطاق أباد السفن عن بكرة أبيها، وهو نبأ النصر الذي قوبل بالترحاب والسعادة والحماسة المتوقدة من جانب الإنجليز في تلك الفترة[17].

وبعد ذلك بعشر سنوات، أصبح الإنجليز يستخدمون أساليب الهجوم الساحق من خلال هذه المدافع الحربية لاستهداف بدن السفن الشراعية الإسبانية العملاقة محققين النجاح ذاته. وفي هذا ألمح المؤرخ العسكري جون كيجان قائلاً: «القليل من السفن كان يغرق خلال هذه المواجهات، وإن كانت السفن الخشبية صامدة أمام الطلقات النارية الصلبة التي تطلقها المدافع حيث تعجز عن إغراقها»[18]. ومع ذلك، يمكننا القول إن هذه المدافع الحربية ذات الهجوم الساحق أثبتت فعاليتها المدمرة حتى ولو لم تتمكن من تدمير بدن السفينة وغمره تحت الماء، إذ كان القصف الناجم عنها يتسبب في إحداث ثقوب كبيرة بأعمدة الصاري وإتلاف المدافع وانطلاق شظايا تتناثر بها

أشلاء القتلى الذين يسقطون مباشرة من جراء القصف. والغريب أن هذا الأسلوب التكتيكي الجديد والهائل لم يتغير، ولم يطرأ عليه أية تغييرات من شأنها أن تغير من طبيعة المعارك البحرية التي كانت تنخرط فيها البحرية البريطانية. بيد أن نسبة كبيرة من القادة في أساطيل بحرية أخرى افتقروا إلى هذا الأسلوب التكتيكي الفريد.

وفي القرن السادس عشر، كان لعملية إعادة حشو مدافع السفينة بالقذائف دورها الجوهري في فضح طاقم جنود المدفعية وإثبات ما يفتقرون إليه في ذلك الوقت من مهارات، ذلك أن عملية حشو القذائف كانت تعد من أكثر العمليات تعقيداً لاسيما وأنها تستنزف الكثير من الوقت، الأمر الذي جعل الجنود مكشوفين تماماً أمام العدو الذي لا يتوانى عن رشقهم بوابل من الرصاص وهم يحاولون الصعود خارج المتاريس لتفادي الهجوم. وكان التقدم الملحوظ في هذه العملية يتبلور في خطة الانطلاق بسرعة كبيرة تجاه المدافع لإعادة حشوها خلف المتاريس على متن السفينة. وطالما أن قوانين الطبيعة المنبثق منها القانون الشهير «لكل فعل رد فعل مساوٍ له في المقدار ومعاكس له في الاتجاه» ارتدت القذائف الهائلة المتبادلة من الجانبين بصورة آلية. وفي السابق، كانت المدافع تثبت على جانبي السفينة حتى لا تكون عرضة للتأرجح والميلان على ظهر السفينة في كل مرة تطلق من فوهتها القذائف، الأمر الذي شكل جهداً كبيراً وحمولة هائلة على بدن السفينة الخشبي. ولهذا السبب، كان لابد من مراعاة أحجام المدافع وانتقاء الأصغر حجماً والأقل ارتداداً للحيلولة دون حدوث أي تلف أو آثار تدمير. وثمة ميل واضح في تلك الفترة إلى تحجيم عملية ارتداد القذائف من خلال استنزاف الطاقات بواسطة سحب حبال طويلة تستند إلى الرافعة أو «البكرة والحبل»، وهي الطريقة التي سمحت بتخفيف العبء على فوهة المدفع، وبالتالي كسب الوقت لإعادة حشو المدفع في مكان آمن جانب السفينة. وقد استخدمت حينها البكرة والحبل لإطلاق القذائف من المدفع حيث يتم سحب فوهة المدفع للأمام قبل أن تنطلق القذيفة. وقد كان لهذا الابتكار دوره المباشر في تبني الأساطيل فتحات المدافع على جانبي السفن وإرساء مدافع إضافية في الطوابق السفلية للعديد من السفن الحربية الكبرى.

وكانت النزعة السائدة لدى جنود المدفعية البريطانيين في تلك الآونة استهداف المنطقة الكائنة بين الماء وعمود السفينة إذ أن هذه المنطقة تمثل نقطة ضعف كبيرة لأي سفينة، ويوقع استهدافها بالسفينة خسائر جسيمة في الأرواح ويلحق الأذى بالسفينة. ومع ذلك، كان بإمكان جنود المدفعية الخبراء أن يلقوا بقذيفة المدفع «كرة القذيفة» بموازاة سطح الماء وكأنها حجر يلقى نحو الهدف من مسافات بعيدة. وفي تلك الحالة، سيكون بإمكان طاقم المدفعية الحاذق أن يطلق قذائف من جانب السفينة كل خمس دقائق، في حين ستتفوق أطقم المدفعية البارعة المدربة بمهارة عليها، فيكون بإمكانهم إطلاق قذيفة كل ثلاث دقائق. وإذا ما حكمنا العقل البشري في العصر الحديث الذي اعتاد على الأسلحة المتقدمة التي تطلق قذائف بسرعة البرق، لوجدنا أن هذا المعدل بطيء للغاية، ولكن علينا ألا ننسى أن تلك النوعية من المعارك والاشتباكات لم يكن بالمقدور فضها إلا بعد ساعات طويلة، بل أيام، لاسيما وأن العدوان ينساقان وراء رحلات الإبحار القصيرة بسرعة عقدتين أو ثلاث.

أما جنود المدفعية الفرنسيون، الذين افتقروا إلى خبرة الأساليب التكتيكية التجارية مقارنة مع الإنجليز وخاصة بعد الثورة الفرنسية، فكانت لديهم نزعة باستهداف أعمدة الصواري وأشرعة سفن العدو. وطالما أن الحد الأقصى لارتفاع مدفع السفينة لم يتعدّ السبع درجات، فقد فضلوا إطلاق قذائفهم لأعلى السفينة لتسمو قذائفهم عالية في الهواء. وتعددت الوسائل والأهداف، ذلك أن القذائف الصلبة المصوبة تجاه الهدف كان بإمكانها أن تسقط عمود الصاري بالسفينة، في حين استهدفت أشرعة السفينة من قبل قذيفة السلسلة والقذيفة الحديدية التي تبلورت أدوارهما في تدمير دعامات السفينة. إلى ذلك، ثمة قذائف أخرى جرت العادة على استخدامها في تلك الحقبة الزمنية، وهي القذائف العنقودية وقذائف الشظايا، التي كمنت مهمتها الرئيسية في قتل أطقم السفينة بدلاً من استهداف الأهداف المجردة وإتلافها على السفينة. وعلى كل، استخدمت كافة الأساطيل البحرية في القرن الثامن عشر نظام المدفعية السائد نفسه في تلك الحقبة الزمنية من التاريخ.

وقد أشارت التجارب إلى أن أي قذيفة صغيرة تطلق بمعيار 12 رطلاً ينجم عنها

تلف وضرر طفيفين يلحقان بالبدن الخشبي للبارجة الحربية المقاتلة. ومع ذلك، شاع في تلك الفترة اعتماد السفن الحربية المقاتلة على قذائف بمعيار 12 و18 و24 و32 رطلاً. أما المدافع الخفيفة التي تتراوح معايير القذائف بها 4 و6 و9 أرطال فقد كانت توضع على الطوابق العلوية للسفينة لتعلو سطح الماء، إذ أن مهمتها استهداف ظهر السفينة والأشرعة التي تمثل دعامتها.

ورغم أن القذائف بمعيار 32 رطلاً كانت تعد أهم القذائف المستخدمة والفعالة في تلك الفترة لاسيما وأنها أتت بثمارها لناحية الاختراق وسرعة الحشو، إلا أنه كان يحظر استخدامها بصفة دائمة ووضعها في الطوابق السفلية للسفينة الحربية بغية تحسين خدمات الإبحار والعمل على تعزيز استقرار السفينة. وظل الوضع كذلك حتى عام 1779 التي تبنت فيه أغلب السفن الحربية المقاتلة استخدام قذائف عيار 32 رطلاً، وباتت هذه الاستراتيجية تمثل جزءاً مهماً من تسلحها لاحقاً. في حين أن الفرقاطات قلما حملت مدافع بعيار قذف أكبر من 18 رطلاً[19].

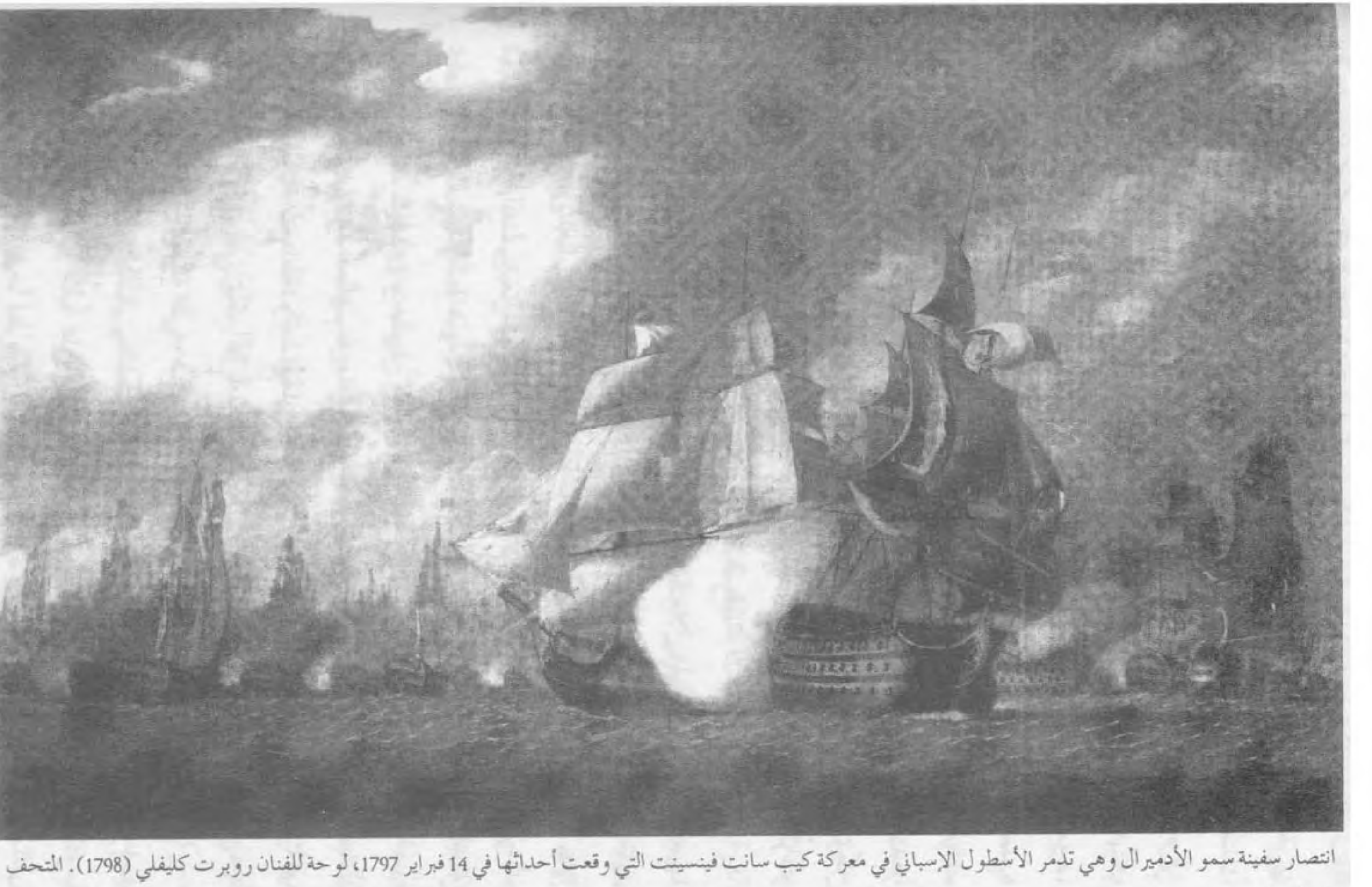
وفي العقدين الأخيرين من القرن الثامن عشر، اقترح السير تشارلز دوجلاس قبطان بارجة الأدميرال رودني، العديد من التحسينات والملاحظات التطويرية الجديدة في مجال المدفعية البحرية، من بينها تغييره أغلفة الخرطوشة التي تنطلق منها القذيفة، مستبدلاً الغلاف الحريري بغلاف حريري من مادة الفلانيل لمنع إطلاق القذيفة الثابتة، وتفضيل القذائف الصلبة للتخفيف من حدة ارتداد القذيفة. هذا بالإضافة إلى كشف النقاب عن قفل المدفع الحديدي ومدفع الجرانيت «عدة السلاح الناري» الذي حل بديلاً لفتيل القذيفة الذي يشتعل ببطء. وقد اعتُمدت هذه التحسينات وتلك الإضافات من جانب القيادة البحرية عام 1781. واستخدمت هذه الإضافات الجديدة من قبل القائد دوجلاس لأول مرة من قبل فرق أسطول جزر الهند الغربية في معركة القديسين التي نشبت عام 1782 (سطرت أول معركة بالقذائف الثقيلة) والتي راح ضحيتها الكثير من الرجال من البارجة الفرنسية على عكس الأسطول البريطاني برمته[20].

الأساليب التكتيكية للسفينة الواحدة

على الرغم من أن الاشتباك الدائر بين السفن الخاصة والأساطيل البحرية الأخرى كان قائماً برمته على تبادل القذف بالمدفعية، إلا أن القائد في السفينة الخاصة يمتلك أساليب تكتيكية متعددة فور الاشتباك في مثل هذه المعارك إلى جانب دوره في المبارزات الطفيفة. ويبدو أن هذه الاشتباكات هي التي تعكس حجم المهارات وميزان المبادرة التي يتحلى بها ربان السفينة. وأحد هذه الأساليب ضعضعة الخصم وتدميره، وهو الأسلوب التكتيكي الذي تحقق عبر اختراق مؤخرة السفينة التي تعج بالعديد من المدافع، وكذا من خلال إطلاق قذائف في الهجمات التي تتم على مؤخرات سفن العدو. وعادة ما تمر القذائف التي تطلق بهذا الأسلوب بطول السفينة لتدمر الدعامات الخشبية للسفينة، مما يؤدي إلى إتلاف المدافع وقتل طاقم السفينة. ويمكن تحقيق هذا الأسلوب التكتيكي الرامي إلى ضعضعة السفينة برمتها من خلال الرسو أمام سفن العدو وإطلاق القذائف من خلال مقدمة السفينة[21].

ولو كان ربان السفينة يتحلى بالبراعة والدهاء واستغلال المواقف وسرعة البديهة ويمتلك سفينة حربية سريعة أفضل من تلك التي بحوزة خصمه، فبإمكانه في تلك الحالة أن يميل إلى جانب السفينة وأن يغير اتجاه سفينته ليطلق وابلاً من القذائف على الجانب الآخر للسفينة من دون المعاناة من ارتداد القذيفة على سفينته. ويمكن أن تتحقق هذه العملية وسط هبوب ريح خفيفة تكون مفاجئة للخصم، وهذا ما يجعل القادة الأعداء متيقظين وحذرين للغاية من الفرص التي يمكن أن تسنح لخصومهم، وبالتالي تكون ردود أفعالهم سريعة إزاء أي خطر محتمل يمكن أن يتعرضوا له من خلال التدابير الوقائية المحتاطة. وتعد عملية الانحراف أو تغيير اتجاه السفينة والخطة برمتها من أخطر الأشياء التي يمكن أن تحدث وسط الاشتباك الذي تنهمك فيه السفن، إذ يكون بمثابة قنبلة موقوتة على وشك الانفجار في أي لحظة.

وتتبلور كل هذه الأساليب التكتيكية المستخدمة من جانب القائد في هدف واحد وغاية عليا هي التأثير سلباً على قدرة خصمه وإنهاك قواه حتى لا يستطيع المقاومة والصمود. فإما أن يلجأ لطريقة المماطلة مع عدوه وكسب الوقت ورميه بقذائف



انتصار سفينة سمو الأدميرال وهي تدمر الأسطول الإسباني في معركة كيب سانت فينسينت التي وقعت أحداثها في 14 فبراير 1797، لوحة للفنان روبرت كليفلي (1798). المتحف الوطني البحري.



القبطان ويليام روجرز لحظة القبض على جين ريتشارد في الأول من أكتوبر 1807، لوحة للفنان صموئيل دروموند (1765 – 1844) تصف الوضع الفوضوي والعنف الناجم عن المبارزات باليد التي تأتي عقب اقتحام السفن. المتحف الوطني البحري.

هائلة، أو يلجأ لإضعاف خصمه وضعضعته بمباغتته واقتحام السفينة بغتة. والعصور المديدة التي شهدت هذه النوعية من الاشتباكات والمبارزات التي كانت تتم باليد لا يمكن أن تذهب سدىً وأن تندثر في عصور النسيان، وكذا الحال بالنسبة للأساليب التكتيكية التي بلغت ذروتها في تلك الحقبة من التاريخ والاشتباكات المباشرة التي كانت تتم على متن سفن العدو التي لا زالت منقوشة في الذاكرة.

وكانت المحاولات كافة المبذولة بغية تدمير سفينة العدو، أو الفوز بمغانم العدد والأسلحة، أو إبادتها عن بكرة أبيها تستند بصورة أساسية إلى تطلعات الطاقم الذي يقوم باقتحام السفينة والذي غالباً ما يكون مرؤوساً برتبة ملازم أول، وهي تلك الرتبة

التي ترقى بعد ذلك إلى رتبة قبطان أو ربان سفينة.

أما بالنسبة لمجموعة جنود البحرية غير المشاركين في عملية الاقتحام، فإنهم يقومون بحمل بنادقهم المعروفة «المسكيت» - «musket» أو بندقية جند المشاة، ويصعدون بها إلى أعلى قمة للقتال في السفينة أعلى عمود الصاري، وهي البقعة التي منها يمكنهم قصف ظهر السفينة أو إسقاط القنابل اليدوية في الثغرات ومناطق الضعف الخاصة بالعدو. وفي مثل هذه الاشتباكات، فقد الأدميرال البريطاني نيلسون حياته حيث إنه استهدف من قبل أحد القناصة الفرنسيين من أعلى نقطة في السفينة في معركة الطرف الأغر، في حين أجبر الربان الأمريكي جون بول جونز سفينة سيرابيس الحربية على الاستسلام خلال حرب الاستقلال حينما أُسقطت مجموعة من القنابل اليدوية من المنصة الرئيسية لسفينة بونوم ريتشارد، مما أدى إلى انطلاق المادة المتفجرة التي تبعثرت شظاياها وسط المدافع البريطانية[22].

وثمة ضغوط كبيرة كانت تفرض إزاء هذه الظروف التي يندلع بمقتضاها الاشتباك والدخول في المعركة، والتي لم تقتصر على التأكد من سلامة السفينة بهيكلها المتين، وإنما امتد إلى ماهية القدرات البدنية المتوافرة لدى الطاقم على متن السفينة. وربما استغرق المشاركون في هذه الحرب الضروس ساعات طويلة يكابدون فيها العمل البدني الشاق، خاصة وأنه عمل طاحن يكونون فيه على بعد ياردات من قذائف المدافع التي تتراوح أعدادها ما بين الثلاثين والأربعين. ولأنها حرب تُشق فيها الأنفس وتزهق الأرواح ويشعر الجميع بأن خطرها سرمدي لن يبلغ نهايته، أصبح من الطبيعي أن تجد جهداً وإعياءً ذهنياً مصحوباً بهدف أسمى وهو السيطرة على السفينة والقيام بمناورات عدة في المعركة، وهي كلها أشياء تجعل الجميع يشعر وكأنه بذل ما بوسعه في هذه المعركة ولم يبخل بجهد. وكان المحنك الخبير بعلوم البحرية ديفيد دايفيز قد ألمح مراراً إلى أن «المرء لا يفكر وسط هذه المعمعة الكبرى وتلك الحرب الطاحنة في عرض البحر عما سيقوم به لاحقاً، أو من الذي سيصيبه الدور في المرة المقبلة ليكون من عداد الموتى». وعلى الرغم من أن القدر هو الحكم والفيصل في هذه المسألة، إلا أن ربان السفينة والطاقم المعاون له الذين شهدوا هذه التجارب عن قرب لهم دور لا

ينسى في تحديد هذه المسألة وخاصة وأنهم كانوا يتوقون للانتصار في المعارك وإحراز النصر[23].

أوامر القتال والإبحار

يعرف المؤرخون وعلماء البحار الكثير عن طبيعة الأساليب التكتيكية البحرية البريطانية، والسبب في ذلك أن البريطانيين قد دأبوا في وقت مبكر من التاريخ على تسجيل وتوثيق كل متون الإشارات المكتوبة والمناورات البحرية التي جُمعت فيما بعد تحت عنوان «تعليمات وأوامر القتال والإبحار». وعلى الرغم من أن هذه الوثائق لم ترق لخبراء الأدميرالات في ذلك الوقت ولم تأسر عقولهم، إلا أنها كانت المادة المتاحة لديهم التي ينهلون من علمها والتي استخدمها علماء البحرية ليغزلوا من نسيجها المناظرات الكبرى التي باتت تمثل جوهر العمليات البحرية المعتادة.

ولا شك أن الأدميرال قد وجد معاناة كبيرة في عمليات الاشتباك التي تنهمك فيها الأساطيل البحرية وخاصة عندما يضطلع بمهام أكثر من سفينة ذلك أنه في تلك الحالة يتعين عليه إصدار الأوامر للسفن الواقعة تحت تصرفه وإشرافه، وكذا مسؤولية السفن الخاصة، لاسيما في ظل تطور الأوضاع وظروف الاشتباك بين الفينة والفينة. وثمة وسائل تواصل مرئية يسرت على الربان هذه المهام الكبيرة التي ينوء بتنفيذها، ما بين النفخ في الأبواق أو الزورق المرسال كما يسمونه، ولأنها اقتصرت على هذه الوسائل، وضعت مجموعة أخرى من الإشارات المرئية المسبقة كل بمعناه وإيحائه المعروف، وهي الإشارات التي أصبح متعارفاً عليها بعد ذلك بأنها أساسيات الأوامر والتعليمات.

فمثلاً، كان يتم إسقاط علم الأدميرال الملون الطويل الذي يناسب رتبته من أعلى عمود الصاري بالسفينة الحربية ليكون معلماً على وجوده بمركز الفرقة البحرية. وكان يستدل على هذه الإشارات بأعلام ملونة ترفع لأعلى وتختلف مواضعها على السفينة التي يسيطر عليها الربان، وجرت العادة على تكرار هذه الوسيلة مع السفن كافة في الأساطيل البحرية في هذا العصر. أما السفن الحربية الصغيرة، التي غالباً ما تشير إلى الفرقاطات، فكان يتم إرساؤها باتجاه الرياح المسيرة للمعركة بعيداً عن أعمدة الدخان

المتصاعدة من الاشتباك، وتلك إشارة لطالما تكررت في المعارك البحرية لضمان التواصل المرئي المباشر مع سلسلة السفن الحربية الضخمة المقاتلة. ورغم أن أغلب الإشارات كانت محدودة النطاق بما أن غالبيتها يتعلق بماهية حركة الأساطيل في البحار وطبيعتها، إلا أن بعض هذه الإشارات كان يدرج ضمن قائمة الأوامر والتعليمات القتالية التي يلتزم بها الجميع في خضم المعركة.

إلى ذلك، مرت أوامر وتعليمات القتال والإبحار بمرحلة تطورية سجلت بصورة عادلة من دون انحياز في الوثائق وأمهات الكتب. ولم ينس السير والتر رالي أن يدون ويصدر هذه التعليمات القتالية بالترتيب خلال الرحلة التي قام بها إلى غينيا عام 1617، وكذا الحال بالنسبة للسير إدوارد سيسيل الذي أعاد نشرها وتدوينها في المجموعة نفسها عام 1625.

غير أن هذه التعليمات أقرب أن توصف بأنها إشارات الهجوم ذلك أنها عبارة عن مناشدات ودعوات لشن هجمات متتالية، إذ كان متوقعاً من كل سفينة حربية التحرك باتجاه الرياح نحو سفينة العدو والاقتراب منها بحذر لقصف أحد جوانبها، ثم تغيير اتجاهها لقصف الجانب الآخر، ثم التحول وتغيير اتجاه السفينة تماماً مع اتجاه الرياح بقدر المستطاع وإفساح المجال أمام سفينة أخرى لتكرار العملية نفسها. ويبدو من ظاهر هذه العملية أنها تستند إلى الأساليب القديمة، حيث ثمة افتراض بأن سفن العدو ستمنح سفن الخصوم الوقت الكافي لإرسال سفينة تلو الأخرى لقصف أساطيلها من دون القيام بأي رد وقائي نظير هذه الهجمات المتتالية. ومع ذلك، ثمة من قالوا إن هذه الأساليب شاع استخدامها في القرن السابع عشر عندما كانت هناك فسحة لإعادة التعبئة بعيداً عن أنظار العدو. وتؤكد التقارير بأن رالي وسيسيل لم يتخيلا هذا المشهد من دون أن يتركا أثراً أو شيئاً كتب أو سجل من قبل مجموعة الربان التي استخدماها كوسيلة للكشف عن تلك الأساليب التكتيكية للعدو.

ومع تطور تكنولوجيا حشو المدافع للأفضل، حكم على فكرة الانسحاب والتراجع من أجل إعادة الحشو والتعبئة بالإعدام والحذف من قاموس الأوامر والتعليمات، لتظهر أولى دلالات هذه التغييرات وإيحاءاتها في التعليمات المكتوبة في

عام 1653 بعد نشر الأدميرالات البرلمانيين روبرت بليك وريتشارد دين وجورج مونك لكتابهم بعنوان «تعليمات التعامل الأفضل مع الأسطول في الحرب». وانصبّ جوهر هذه التعليمات في تشجيع السفن على مداهمة سفن العدو من الخطوط الأمامية «من المقدمة» حتى تستغل الفرصة السانحة لها وتنقض على العدو بكل قوتها، وهو الأمر الذي أصبح ميسوراً للغاية، لاسيما وأن السفن المقاتلة كافة كانت تبذل سعياً حثيثاً للتقيد بأوامر الأدميرال وتعليماته». وفي تلك الآونة، تضمنت الإشارات لأول مرة توجيهات وأوامر تفضي إلى ضرورة التقرب من خطوط العدو ومباغتتها. غير أن الاشتباك من الخطوط الأمامية ظل الأسلوب التكتيكي المفضل للبحرية البريطانية حتى القرن التاسع عشر»[24].

وكانت التغييرات التي طرأت على هذه التعليمات ضرورة حتمية في ظل هذا الزخم الهائل من الأساطيل التي يتقيد فيها كل أدميرال في البحرية الملكية بتعليماته وأساليبه الخاصة التي تروق له، لتشهد تطورها الأكبر بعد عام 1688. ودخل الأسطول الانجليزي في معركة كيب بارفلور التي نشبت عام 1692 وهو يتقيد بالتعليمات التي جاءت في كتاب «التعليمات الموضوعة من سعادة الأدميرال المستقيم إدوارد راسيل، ثم مرت البنود المنصوص عليها في هذا المخطوط وأدخل تعديلات عليها جاءت على عكس ما ورد في تعليمات 1672 التي وضعها سمو الأدميرال الأعلى دوق يورك، والسبب العواقب الوخيمة الكارثية التي حلت على البحرية البريطانية في الحروب الهولندية الإنجليزية الثانية. ورغم ذلك، أبقي على فقرات وبنود بعينها كانت موضوعة في تعليمات راسيل، وقل الاعتماد على الأوامر والفرمانات التي كانت تنطلق من الأبواق ومن الزوارق. وفضلاً عن ذلك، اعتُمد العمل بإشارات الأعلام الملونة على متن السفن.

وفي عام 1704 وتحديداً في معركة ملقة، أصدر الأدميرال السير جورج روك سلسلة من التعليمات القتالية تضمنت اثنين وثلاثين بنداً عُدّلت إلى ستة وعشرين بنداً أوضحت تعليمات الإبحار. ورغم تسميتها باسم «تعليمات الإبحار»، إلا أن اثنين وعشرين من هذه البنود يتعلق بالمناورات البحرية، وخمسة منها كانت وثيقة الصلة بالسفن

المعيبة، ولم يكن هناك سوى خمسة بنود تتعلق بالأساليب التكتيكية. وحررت الوثيقة الأصلية المعنونة بعنوان «تعليمات القتال والإبحار على أسطول فخامته» من أربع وثلاثين ورقة، ثم حررت نسخ منها طبق الأصل صادرة عن مطبعة القيادة البحرية حتى يعتد بها كقانون ملزم لجميع الأدميرالات. ومع أن هذه الوثيقة لم تكن بحاجة إلى إصدار سلسلة أخرى من التعليمات، إلا أن تعليمات روك انتشرت بصورة كبيرة وأخذت طابع الديمومة والسرمدية خاصةً أن حملته الناجحة كانت الأخيرة على مدار الأربعين عاماً الماضية.

أما الإشارات والتعليمات في الفترة من 1784 وحتى 1796 فلم يطرأ عليها هذا الكم الهائل من التعديلات والتغييرات، ولم تختلف كثيراً عما جاء في تعليمات روك، وعليه منحت هي الأخرى وسام الديمومة وتقيدت ببنود ملزمة للجميع. غير أن اصطلاح الديمومة لم يكن قد ضُمّن في كتاب التعليمات الخاص بروك، إذ أثبتت الشواهد أن هذا المصطلح لاح في أفق الأساليب التكتيكية في الحياة البحرية من قبل أحد طلاب البحرية في عام 1905. وبدا أن عمله قد أوضح الانطباع المغلوط القائل إن تعليمات روك ثابتة وإنها بمثابة قوانين ملزمة للجميع وقوانين صارمة وضعت من أجل الإذعان لها والتقيد بموجبها من قبل جميع القادة واللوردات من الأدميرالات. ولسوء الحظ، تسبب هذا الخطأ الفادح وهذا المعنى المغلوط في ضياع سنوات عديدة من البحث والدراسة لوثت فيها أفكارنا وزيف فيها فهمنا لتلك الحقبة من تاريخ البحرية[25].

وعلى كل، لا زال الأمر مبهماً للغاية إذ أن الغموض لا يزال يفرض نفسه على حياة البحرية الملكية التي لا يعرف إلى الآن السبب الحقيقي وراء استمرار أعلامها وخبرائها المحنكين من مؤرخين ومؤلفين وصانعي أفلام وثائقية في الانسياق وراء الإدعاء الكاذب بأن التعليمات القتالية في هذه الفترة كانت بمثابة أوامر ثابتة صادرة عن لوردات القيادة البحرية لا تقبل المراجعة وينبغي الإذعان لها على الفور! وكان لكل رئيس للقيادة البحرية على مدار القرن الثامن عشر مطلق الحرية في وضع تعليماته الخاصة به وإملائها على التابعين له، والكثير منهم كان يكتفي بهذه التعليمات. حتى إن التعليمات القتالية التي منحت شارة الديمومة والسرمدية والتي صدرت من مطابع

القيادة البحرية خضعت لتعديلات وتغييرات وإضافات مستمرة كانت عبارة عن تعليمات فريدة بشأن الأدميرال المضطلع بقيادة السفينة. وتكفلت القيادة البحرية في عام 1757 بإصدار ملحق إضافي للوثيقة المعيارية المتفق عليها بعنوان «الإشارات الإضافية والإشارات الإضافية الأخرى». وقد كان لهذا العنوان دوره الجوهري الملموس في عزوف الطلبة عن انتهاج فكر الديمومة والثبات ومبدأ عدم النقاش الذي وصمت به التعليمات القتالية، لاسيما وأن الجميع أيقن في تلك الفترة بأن القيادة البحرية في حد ذاتها تشترك بصفة مطلقة بالشكل الذي يناسبها في إخضاع هذه الأساليب لعدد من التعديلات والتغييرات الجذرية.

وبمجرد حدوث هذه الحركات الفريدة التي أطلق عليها «التعليمات الإضافية»، كانت هذه هي المرة الأولى التي تشهد تعديلاً وتغييراً على التعليمات القتالية التي كانت تعتبر المعيار أو المقياس الأساسي في تلك الفترة رغم أنه كان يصعب فهمها وإيضاحها بالشكل المطلوب. وفوق هذا وذاك، لم يبد أي من الأدميرال اللورد جورج أنسون أو الأدميرال السير إدوارد هوك أي معارضة إزاء إصدار تعليمات إضافية متى تطلب الأمر ذلك، والنسخ المتاحة التي خطت بقلميهما خير برهان على ذلك، فهي تؤكد أنها مرت بمرحلة غربلة أو تعديل، واتضح ذلك جلياً في المخطوطات التي ألفاها. فعلى سبيل المثال، تبين أن هناك خمسة عشر مدخلاً كتبت بخط اليد في النسخة التي أصدرها هوك عام 1747 لم تكن قد رقمت أو رصعت كتابياً على غرار البنود الأخرى المنصوص عليها في التعليمات القتالية أو«تعليمات القتال». ربما كان بعضها قد ورثه عن قادة آخرين سابقين في أسطول المحطة الغربية، في حين أن الكثير من هذه التعليمات التي وضعت لإرضاء بعض المراكز البحرية ضُمّنت لاحقاً في النسخة المطبوعة من جانب القيادة البحرية.

ويُعد أنسون، واحداً من كبار الإداريين والاستراتيجيين في التاريخ البريطاني، أول لورد أدميرالي في عام 1755، وتعد تعليماته الأولى التي ورد بها إشارة المطاردة العامة وإعطاء إشارة بالبدء بالهجوم على الفرقة البحرية الخاصة. وربما تبدو قائمتا التعليمات الإضافية داحضتين للبند 26 من نسخة القيادة البحرية «الدائمة» التي ورد بها السماح

بالمطاردة فقط في حال كان أسطول العدو بأكمله يلوذ بالفرار». إضافة إلى ذلك، ضمّن أنسون إشارات بالكتب المطبوعة خاصة بسفن بعينها معنية بالمطاردة مع اتجاه الرياح أو عكسها، فضلاً عن إشارات أخرى سمحت له بإرسال سفنه إلى أي جهة من الجهات الأصلية الأربع في البوصلة.

وبإمكاننا القول إن وجود مثل هذه الإشارات بالكتب والمخطوطات المطبوعة هو بمثابة ضربة قاصمة لأصحاب النظرية القائلة إن القادة الأفراد على متن السفينة ليس بإمكانهم الحياد عن تعليمات الديمومة وإلا أثاروا حفيظة القيادة البحرية وغضبها[26].

مأساة الأدميرال جون باينج

لم تستطع تجربة ولو بحار واحد تعزيز الأساطير التي حامت حول التعليمات القتالية للقيادة البحرية كما فعل الأدميرال جون باينج الذي اتضح بعد إعدامه على ظهر السفينة الحربية في عام 1757 من خلال الوثائق المتعلقة به بأنه قد لقي حتفه بسبب تصرفاته البلهاء والغباء المستفحل الذي وصم به بعد تخليه عن القاعدة البريطانية في مينوركا التي حوصرت من قبل الفرنسيين ولم يقدم الدعم لها، فضلاً عن ضربه بتعليمات وأوامر القيادة البحرية عرض الحائط.

وطالما أن أياً من البنود المتعلقة بقوانين الحرب التي يدان بموجبها القائد بسوء التصرف وعدم الحكمة في اتخاذ القرارات لم تكن موجودة في تلك الفترة، وأن ثمة كبش فداء كان يجب أن يقدم لتبرير الخسائر المستفحلة في مينوركا، وجهت العديد من التهم إلى باينج، من بينها الإخفاق في بذل كل ما بوسعه لدك سفن العدو وتدميرها، والفشل في تأدية دوره المنوط به في عمليات الاشتباك مع سفن العدو على أكمل وجه، وكذا الإخفاق في تقديم الدعم والمساعدة لسفن الأدميرال المسؤول عنها. ورغم أن أياً من سفن الأدميرال لم تكن بحاجة إلى دعم أو حماية، بدا واضحاً أن لوردات القيادة البحرية لجأوا لتوسعة رقعة مسؤوليات جون باينج لتشمل الدعم والإغاثة للقواعد العسكرية في مينوركا بغرض محاكمته وإدانته[27].

وعليه، لم يمنح باينج أي إحساس بالعطف والشفقة لاسيما وأن الجميع خيل له أنه تعامل مع الأسطول بسوء تصرف وغباء مستفحل أوصله للحالة المزرية التي كان عليها. وتشير الشواهد إلى أن باينج اقترب من سفن الأسطول الفرنسي للهجوم من المقدمة بزاوية انحراف 70 درجة، واستمرّ يبحر بموازاة سفن الأسطول الفرنسي جاعلاً طليعة جيشه خلف مؤخرة السفن الفرنسية، وتم ذلك قبل أن يصدر أوامره بتغيير اتجاه السفينة على مراحل متقطعة حتى يتسنى له مداهمة السفن الفرنسية من الخلف وأخذها على حين غرة منها والقضاء عليها مرة واحدة. ولو تمعنا النظر في هذا الأسلوب التكتيكي لوجدنا أنه صورة طبق الأصل لما جاء في كتاب «تعليمات القتال والإبحار».

ورغم هذا المجهود الجبار، فشل باينج كلية في إعادة تنظيم صفوفه بزاوية الانحراف التي قام بها عندما بدأ في الاقتراب من الأسطول الفرنسي، وتلك كانت مشكلته التي كان بالإمكان حلها لو رجع إلى كتاب التعليمات القتالية الذي تضمن إشارات واضحة لعلاج هذه المشكلة بسرعة ويسر، غير أنه فضل التغاضي عن استخدام ما ورد بكتاب التعليمات القتالية والميل للهجوم الذي كان نابعاً من اجتهاده الشخصي. فضلاً عن ذلك، كانت أوامره التي أصدرها بشأن تغيير اتجاه السفينة، بكل بساطة مبهمة وغير واضحة المعالم. وتلك المعضلات تسببت له ولأسطوله في أزمات كبرى، إذ تسبب اجتهاده الفقير وغير المبرر في جعل سفنه الكبرى في موقف لا تحسد عليه بجعلها في المقدمة ومكشوفة أمام العدو، ولم تقف الكارثة عند هذا الحد، ذلك أن مقدمة السفينة لم يكن عليها سوى عدد قليل من المدافع، وهو ما جعلها عرضة للقصف والضربات المتتالية من المدافع الفرنسية في جانب السفن التي لم تقابل بأية ردود موجهة كل قوتها نحو السفينة التي كادت أن تدمر عن بكرة أبيها. وأصبح الحال مزرياً للغاية مع السفن البريطانية الناجية التي أجبرت على الإبحار أكثر فأكثر من دون وقف لإطلاق القذائف في محاولة منها للوصول إلى خطوط النار الفرنسية لإعادة حشو مدافعها ومعاودة الهجوم. وبمجرد أن غيرت السفن الفرنسية اتجاهها بعيداً عن هجوم الأسطول البريطاني، كان لزاماً على الأسطول الحربي أن يبني وراءه ساتر حماية

لمسافات كبيرة للحيلولة من دون تدمير القذائف لسفنه. ولم تتمكن الفرقة البحرية الخاصة التابعة لباينج من الاتصال بتاتاً بالعدو، فوجد الطريق أمامه خالياً لتغيير وجهة سفنه التي تسير في اتجاه الرياح والعودة من جديد.

بيد أن الحرب إلى جوار العميد البحري تمبل ويست لم تكن على هذا النحو الذي كان عليه الجنود مع باينج، ذلك أن التردد في الهجوم لم يساور أي من سفنه التي تولى قيادتها في الفرقة التي كانت تأتمر بإمرته وكان الحسم والشجاعة من شيمه وسماته، لاسيما أنه كان دائماً ما يعطي إشارة البدء بالتقرب من خطوط العدو من أجل الاشتباك. ورغم ذلك، لم يفقد الأسطول البريطاني أي سفينة وقت أن كانت القيادة تحت إمرة العميد البحري ويست، على عكس موقف باينج الذي ما إن فقد الاتصال بالفرنسيين وحولت الرياح وجهتها ومصدر هبوبها، إلا وفقد باينج كل شيء. وعندما أحس بأن القوات التي بحوزته لن تكون على قدر المهمة الكبرى التي تنتظره هناك في مينوركا المحاصرة، اختار ألا يثقل كاهله بجهود مضنية وأن يعاود التقهقر والانسحاب إلى جبل طارق.

وبهذه الحيثيات، وجهت المحكمة العرفية «المجلس العرفي» جملة من التهم التي أدانت باينج بالجبن وعدم الولاء، وحكم عليه بمقتضى البند الثاني عشر من بنود الحرب أنفة الذكر بالإعدام. وأكد الشهود في هذه المحاكمة أن باينج اطلع على تعليمات الإبحار «المادة 17» قبل إصدار أوامره للأسطول بتغيير اتجاهه ووجهته في المعركة. وثمة باحث في نهاية القرن التاسع عشر أشار في وثيقة أفردها لقضية باينج، إلى أن هذه المادة من كتاب التعليمات القتالية كانت جوهر القرار الصادر، وعليه، يمكننا القول، بحسب إشارته، إن باينج سطر تاريخ أسطورة القيادة البحرية الانتقامية. وعلى الرغم من أن المحكمة طلبت بالإجماع عفو الملك، قوبل الطلب بالرفض القاطع، وهو الأمر الذي جعل جميع الحضور بما فيهم باينج نفسه يوقنون تماماً أنه سيدفع حياته ثمناً لهجر مينوركا وليس بسبب تمرده على تعليمات القيادة البحرية.

وبناءً على القرار الصادر في شأن باينج، أطلق عليه الرصاص من جانب جنود البحرية المتمركزين على مؤخرة السفينة الحربية مونارك. وما يدعو إلى السخرية أن

باينج كان عضواً في المحكمة العرفية التي أدانت حينها الأدميرال توماس ماثيوز بإساءة التصرف حيال أسطوله في معركة طولون عام 1744. وصوت حينها الذي كان أدميرالاً في عنفوان شبابه مع الأغلبية الساحقة في المحكمة بطرد ماثيوز وأربعة من الربابنة من الخدمة بسبب إساءة تصرفهم حيال الاشتباك مع العدو[28].

كتاب الإشارات المعجمي

في عام 1778، ابتكر الأدميرال ريتشارد هاو كوداً رقمياً تعتمد فكرته على الأفكار المنبثقة من حرب الاستقلال الأمريكية التي تعد باكورة استنباط الأدميرال البريطاني ريتشارد كيمبينفيلت الذي كان ضابطاً يتسم بقدرات عسكرية فائقة لم يقدر له أن يستكمل عقدها حيث وافته المنية ومات ميتة مأساوية[29]. ورسم كيمبينفيلت أفكاره الخاصة كربان في أسطول القناة الإنجليزية يخضع لإشراف مجموعة من الأدميرالات الذين عرفت مكانتهم كقادة للفريق البحري من خلال العلم الأزرق. وهذا الابتكار يتبلور جله في كلمات وعبارات معينة كانت تطعم بمجموعة من الأرقام التي تصاغ في النهاية إلى مجموعة من الأوامر. ورغم أن مجموعة الإشارة بالأعلام ظلت الوسيلة الوحيدة للتواصل، أصبح بإمكان هاو من خلال الكود الرقمي لكيمبينفيلت، أن يبلغ ما يود قوله وإبلاغه للربان على متن السفينة بصفة مباشرة من دون وسيط.

ومن جهته، يرى العلامة والخبير البحري جي إس كوربيت أن الكود الرقمي الذي يعد علامة مسجلة للقائد هاو ليس فقط البديل الأمثل الذي يسطر عصراً جديداً للتعليمات والأوامر، وإنما هو بمثابة ثورة شاملة وتحول فريد، لاسيما وأن أساسيات الكود التكتيكي الجديد لم تكن محتواة ومتضمنة في مجموعة الأوامر والتعليمات التي حل محلها هذا الابتكار الكودي الجديد.

ويختلف هذا النظام المبتكر حديثاً عن نظام الأوامر والتعليمات التقليدي في كونه لا يعتمد بالأساس على الأوامر والتعليمات المرتبة مسبقاً والتي تعود لسنوات الماضي، فضلاً عن كونه يسمح بتعزيز هذه الأوامر وتلك التعليمات مع السفن الخاصة بحسب مدى التطور الذي تشهده المعركة»[30].

وبحلول عام 1790، تمكن هاو الذي لقب بلقب «الأب الروحي الكبير لرجال البحرية» بتحقيق حلمه وإصدار كتاب الإشارات والشفرات الذي تبنته بعد ذلك كافة المؤسسات التابعة للبحرية الملكية، واستخدم هذا الأسلوب الجديد في معارك جلورياس فيرست أوف جون وسانت فينسينت ومعركة النيل. وأصبحت هذه الوسيلة الجديدة في الاتصال والتواصل مدخل البحرية البريطانية للحرب مع الفرنسيين سواء منذ كانت جمهورية أو بعد سيطرة نابليون عليها، حتى إن هذا الأسلوب المبتكر أضفى على الحرب البحرية حساً صادقاً تجلّت فيه عظمة القوة البحرية التي يبدو وكأنها لم تكن على هذا القدر من الوضوح من قبل»[31].

وفي عام 1800، أدخل السير هوم بوفام بعض التحسينات على كتاب الإشارة تلخصت في «إشارات تلغرافية ومفردات لغوية بحرية». ولأول مرة في حياة البحرية، أصبح القائد قادراً على تهجئة كلمات معينة وعبارات محددة وتفصيلها. وانعكست هذه التجربة في معركة الطرف الأغر، أكثر الحروب البحرية صراعاً في التاريخ، إذ نجح الأدميرال نيلسون بعد أن تسلح بنظام تبادل الاتصال الفعال في التواصل مع قواده وربان السفن المباشرين له وإعرابه عما يريده لهم من دون وسيط[32]. واستخدم نيلسون نظام الكود الرقمي للسير بوفام مع مقولته السرمدية الشهيرة «تأمل إنجلترا من الجميع أن يقوم كل بواجبه على أكمل وجه» على النحو التالي:

253 – إنجلترا

269 – تأمل

238– كل

471 – رجل

958 – سوف

220– يقوم

370– ضمير الملكية «هـ»

4 – و

21 – أ

19 – ج

24 – ب

الحواشي

1. ديفيد دايفيز، الأسطول البحري لنيلسون: سفن القتال الانجليزية، 1793– 1815 (ميكانيكسبرج، بي إيه، ستاكبول، 1996) ص. 60.
2. سي إس فورستر، عصر سفن الإبحار المقاتلة: قصة الحرب البحرية لعام 1812 (ساندويتش، إم إيه، شابمان بيليز، 1956) ص. 60.
3. آلان ويستكوت، وآخرون، ماهان في الحرب البحرية: مختارات من كتابات الأدميرال المحنك ألفريد ثاير ماهان (بوسطن، ليتل براون وشركاه، 1919) ص. 80.
4. ألفريد ثاير ماهان، أثر القوة البحرية على مدار التاريخ، 1660 – 1783 (1890، الطبعة الثانية، نيويورك، دوفر، 1987) ص. 259.
5. جون كريسويل، أدميرالات بريطانيا في القرن الثامن عشر: الأساليب التكتيكية في المعركة (لندن، ألين وآنوين، 1972) ص. 48.
6. ويستكوت، ص. 89.
7. كريسويل، ص. 46.
8. المصدر السابق، ص. 15 – 16.
9. مايكل لويز، تاريخ البحرية البريطانية (فيرلون، إن جي، الكتب الجوهرية، 1959) ص. 118.
10. كريسويل، ص. 40.
11. ماهان، ص. 209 – 224.
12. لويز، ص. 77 – 80.
13. دايفيز، ص. 67.

14. إن إيه إم رودجر، العالم الخشبي: علم تشريح البحرية في عهد الملك جورج (نيويورك، دبليو دبليو، نورتون، 1996) ص. 55.
15. فورستر، 64 – جون لافين، البحارة: قصة البحار البريطاني (لندن، كاسيل، 1969) ص. 153 – 154.
16. كريسويل، ص. 93.
17. جي. جيه. ماركوس، القرون التأسيسية: إنجلترا من منظور تاريخ البحرية (بوسطن: ليتل، براون أند كو.، 1961)، ص. 52–53.
18. جون كيجان، ثمن القيادة البحرية: تطور الحرب البحرية (نيويورك، مطبعة فايكنج، 1988) ص. 6.
19. كريسويل، ص. 23 – نيكولاس بليك وريتشارد لورنس، الكتاب المصور للقوات البحرية بقيادة نيلسون، (ميكانيكسبرج، بي إيه، ستاكبول، 2000) ص. 30، جيمس إم فولو، «الحرب في البحر» صحيفة التاريخ الحي، يناير 1987، 3.
20. ماركوس، ص. 348.
21. رودجر، ص. 54–60.
22. كيجان، ص. 6.
23. دايفيز، ص. 70.
24. كريسويل، ص. 17–18.
25. المصدر السابق، ص. 28.
26. ماركوس، ص. 286. يدين المؤلفون لبحث جون كريسويل في المسألة الجدلية للأوامر والتعليمات. ورغم أن هناك بعض الرومانسية الطاغية على الربان البطل أثناء المعركة والتي تكبح من خلال الأساليب التكتيكية المتبعة في القيادة البحرية الدوجماتية، إلا أن المؤلفين يعتقدون أن هذه الأفكار أحرى بها أن تنسج في خيال البحارة المحنّكين بدلاً من وضعها في أبحاث تاريخية جادة.
27. كريسويل، ص. 94.
28. المصدر السابق، ص. 94 – 103.

29. ماهان، ص. 408.
30. جي إس كوبرت، الإشارات والتعليمات (لندن، جمعية السجلات البحرية، 1908) ص. 233.
31. ماهان، ص. 408.
32. المصدر السابق، ص. 338.
33. ماركوس، ص. 350 – 351.
34. ويليام روبنسون، الاقتصاد البحري: مذكرات ويليام روبنسون، البحار البارع الذي خدم مع نيلسون في معركة الطرف الأغر/طرف الغار (واروِيك، المملكة المتحدة، كروموِيل، 1993) ص. 19.

الفصل الحادي عشر

القراصنة والقراصنة المرتزقة

تزايدت هجمات سفن الأعداء من القراصنة المرتزقة وأصبحت أمراً مثيراً للجنون بشكل لم تشهد له بريطانيا مثيلاً.

فرنسيس آر ستارك، مؤرخ بحري في القرن التاسع عشر[1]

هناك خيط رفيع جداً يفصل ما بين القراصنة والقراصنة المرتزقة، وهو اختلاف قانوني في الأساس، لكن تقل مساحة الاختلاف من وجهة نظر السفينة التي يتعرض من على متنها لهجوم القراصنة أو القراصنة المرتزقة على حد سواء. وبالطبع، لم يعامل القراصنة أفراد طاقم وركاب السفينة المستولى عليها معاملة مهذبة وراقية مثل تلك التي حاول القراصنة المرتزقة ولو قليلاً. فالقراصنة خارجون على القانون يهاجمون ويسلبون أي شحنات في أعالي البحار أو راسية في أحد الخلجان الكبرى أو الصغرى. بينما كان يتم تكليف القراصنة المرتزقة بمهاجمة سفن العدو في أوقات الحرب. وقد شن الكثير من القراصنة الهجمات العشوائية على سفن كل الدول، بينما كان بعضهم الآخر يتجنب غضب الدول البحرية القوية خصوصاً بالابتعاد عن سفنها بينما اعتادوا الانقضاض على سفن الدول الأقل قوة فقط. وفي كثير من الحالات، قتل القراصنة كل شخص وجدوه على متن السفينة التي تعرضت للهجوم وذلك لإخفاء معالم جريمتهم. وعرف عنهم

تدميرهم الممتلكات «من أجل المتعة فقط طالما لم يحصلوا على شيء منها»[2].

القراصنة

كثير مما يعتقده المؤرخون بشأن القراصنة يستند إلى الأساطير والخرافات والنوادر. فلم يحتفظ القراصنة إلا بالقليل من السجلات، ذلك أن استمرار نجاحهم اعتمد بشكل كبير على إخفاء الهوية. ولأن القرصنة تعتبر جريمة عظمى، فقد بلغ القراصنة آماداً بعيدة وغير عادية في إخفاء آثارهم. فغيّروا أسماء سفنهم واستخدموا أسماء مستعارة مراراً، ونقلوا عملياتهم من سفنهم الأصلية إلى غنائم تناسب تجارتهم بشكل أفضل.

ويبدو أن المؤسسات الحكومية والأساطيل البحرية المكلفة بالقضاء على القراصنة كانت المصدر الأساسي للسجلات الوحيدة الموثوق بها عنهم.

ويبدو أن مستعمرة نيويورك قد حظيت بمكانة مميزة كونها ملجأ كبيراً للقراصنة خلال تسعينيات القرن السابع عشر وذلك بشكل كبير من خلال تغاضي الحاكم الملكي بنيامين فليتشر عن جرائمهم في تلك المنطقة في ذلك الوقت. فقد حصل عدد من أبرز التجار في نيويورك على مكاسب كبيرة من تجارة العبيد والتهريب والقرصنة- التي كانت تخفف تسميتها لتكون «تجارة البحر الأحمر». كما رحبت نيو إنجلند وبنسلفانيا وماريلاند بمن يقومون بأعمال القرصنة. ومع وجود حكام متحررين وإداريين ضعفاء، ومع عدم وجود محكمة قيادة بحرية في المستعمرات لمحاكمة القراصنة على جرائمهم، كان من الصعب جداً مقاومة إغراء التحول للقرصنة. وفي عام 1696، حاول التاج قمع القرصنة في المستعمرات. «في حالة تشجيع الحكام للقراصنة المرتزقة، نعتقد أن الملك قد يطلب من كل الحكام والملاك التابعين له كذلك أن لا يعطوا أي امتيازات للقراصنة المرتزقة... ولكننا نفهم... أن ما يسمى هنا القراصنة المرتزقة هم في حقيقة الأمر قراصنة ينبغي القيام بقمعهم بشكل كامل»[3].

وأصبح قمع القراصنة وتحجيم القراصنة المرتزقة يمثل مشكلة كبيرة للتاج البريطاني في السنوات الأخيرة من القرن السابع عشر. إلا أن «تجار البحر الأحمر» جعلوا عملهم

ينصب في المقام الأول على المحيط الهندي وأبقوا على قواعد في جزيرة مدغشقر بعيداً عن الحكم البريطاني. وكان خليج سانت ماري واحداً من أماكنهم المفضلة على الجزيرة. ويعتبر هذا المعقل من أهم معاقل القراصنة والذي أنشئ بجهود فريدرك فيليبس التاجر وصاحب العقارات بنيويورك ليوفر لهم الأمن والمتعة والترفيه، ومكاناً قريباً للخطوط الملاحية من جزر الهند الشرقية وحتى أوروبا. كما شاعت القرصنة وراجت في البحر المتوسط وشهدت ازدهاراً في منطقة الكاريبي. إلا أن أنشطة القرصنة سببت استياء المساهمين في شركة الهند الشرقية وفرض المديرون الغاضبون بالشركة المحترمة إدخال إصلاحات عبر قانون جلب بعض النظام للطرق البحرية بين عام 1692 وحتى عام 1712.

وكان بعض الرجال المكلفين بالقبض على القراصنة هم أنفسهم قراصنة. ومن هؤلاء اثنان مميزان: هنري مورجان ووليام كيد. فهنري مورجان الذي كان يصول ويجول نهباً وسرقة في جزر المين الإسبانية يتردد على معقل القراصنة في تورتوجا وأولد بورت رويال. وبينما كانت إنجلترا تحاول فتح باب للتجارة في جزر الهند الغربية، كان مورجان ومعاصروه يهاجمون سفن الكنوز الإسبانية تحت غطاء مزيف للجان القراصنة المرتزقة. ولكن مورجان دمر سمعته كقرصان عندما قبل منصب نائب محافظ جامايكا في عام 1672 بتكليف من تشارلز الثاني. كما حصل على لقب فارس، ومنصب عضو كبير بالمجلس، ومنصب فريق لكل القوات في الجزيرة، وقاضٍ بمحكمة القيادة البحرية. وكانت هذه ذروة ما حصل عليه من سلطات. ولكنه بعد ذلك تعرض لهجمات أعدائه السياسيين في لندن. إلا أن السير هنري كان قادراً بحلول عام 1680 أن يصرح بكل ثقة قائلاً: «قمت بإعدام وألقيت في السجن ونقلت إلى الإسبان ليعدموا، كل القراصنة الإسبان والإنجليز الذين أمكنني القبض عليهم من خلال هذه الحكومة... [كما] استخدمت أقصى درجات العقوبة التي يوفرها القانون ضدهم... أسأل الله أن يتغمدهم برحمته جميعاً. وأنا أسامحهم»[4].

أما القبطان ويليام كيد فعمل كقرصان مرتزق شرعي من خارج مستعمرة نيويورك. وفي عام 1691، تعرف كيد على ريتشارد كوت واللورد بيلومونت الذي حل محل

جزر الهند الغربية

بنيامين فليتشر في منصب الحاكم. وقد شن بيلومونت بسرعة وبفاعلية هجوماً على القرصنة ودمّر أرباح «تجار البحر الأحمر». وقبل كيد الحصول على عمولة مقابل أسر عدد من قراصنة نيويورك المشهورين والمعروف عنهم استخدام مدغشقر قاعدة لهم. وكان من مهامه الأساسية تعيين طاقم بحري والقيام بعملية المطاردة.

وانقسم المؤرخون بخصوص ما حدث بعد ذلك. فيبدو أن كيد قام بعدد من عمليات إلقاء القبض على القراصنة في المحيط الهندي وبجواره. وحصل على اثنتين من هذه العمليات كجوائز شرعية، ولكن ثلاثاً من تلك العمليات تعرضت للسلب، ولقي عدة أشخاص مصرعهم، وجرى تقسيم الغنائم بين أفراد طاقم كيد. وكان هذا بلا شك أمراً غير قانوني. وانقسم الناس حول ما إذا كان كيد تحول إلى قرصان بشكل اختياري أم أن طاقمه قد دفعه إلى القرصنة دفعاً. ومع ذلك، ومع انتشار الاستنكار والغضب تجاه القراصنة بشكل عالمي، عندما عاد كيد إلى نيويورك، أرسله بيلومونت بحراً إلى لندن ليمثل أمام المحكمة كقرصان وقاتل.

وكانت محاكمة القبطان كيد مدفوعة سياسياً. فأعضاء حزب المحافظين يأملون في استخدامه لإحراج أصدقاء اللورد بيلومونت في لندن. واختفت كل الدلائل التي من الممكن أن تكون في كفة القبطان كيد ومصلحته، كما كانت أجزاء كثيرة من القانون الذي خرقه مليئة بالغموض. وفي النهاية أدين كيد وأعدم شنقاً وترك جثمانه مربوطاً بسلاسل على المشنقة في لندن. وقبل موته يقال إن ويليام كيد قال: «بالنسبة لي، إنني أكثر الناس براءة منهم جميعاً»[5].

القراصنة المرتزقة

كان القراصنة المرتزقة معتدين تجاريين شرعيين يهاجمون في الغالب سفناً تجارية مسلحة تسليحاً خفيفاً أو غير مسلحة أثناء أوقات الحروب. وكانت هذه التلفيات تعتبر في حكم «أعمال الحرب» وتؤيدها الحكومة التي أصدرت التفويضات أو خطابات التفويض التي بموجبها تصرف القراصنة المرتزقة. ومثلها مثل جيوش المرتزقة التي استؤجرت للقتال على اليابسة، تعتبر عملية القرصنة المرتزقة شكلاً من أشكال

القطاع الخاص الذي تقوم فيه السفن بالقتال في أعالي البحار على أمل الحصول على جائزة مالية لأسرها سفن العدو. ومع أن أنشطتها لا تتجاوز حدود الأنشطة الغاشمة مثل الاغتصاب أو القسوة غير المحدودة أو القتل، كان تفويض القراصنة المرتزقة يسمح لهم بالاستيلاء على السفن أو أسرها وتدميرها وكذلك الحمولات الخاصة بعدو (أو أعداء) محددين.

كما سُمح للقراصنة المرتزقة بأن يقتلوا أي شخص يقاوم الاستيلاء على السفينة، وكان يمكنهم أن يحرموا أفراد الطاقم والركاب من حريتهم حتى يتمكنوا من الوصول إلى الميناء. والأهم من ذلك من وجهة نظر القراصنة المرتزقة، كان يسمح لهم بالاستيلاء على عائد بيع السفينة والحمولة التي أسرت وذلك من دون مواجهة تهمة القرصنة.

أصل القراصنة المرتزقة

سُمح بوجود القراصنة المرتزقة ونشأتهم لأن الحكومات أملت في أن تزيد إلى الحد الأقصى قدرتها على مهاجمة تجارة العدو بأكبر قوة في الاقتصاد. وبتطبيق مبادئ الرأسمالية والمصلحة الشخصية والمقاولة في الحرب في البحر، تحفزت مئات من السفن وآلاف من البحارة لممارسة القرصنة المرتزقة. وأقرّت المواثيق الملكية التي مُنحت إلى الشركات التجارية الأوروبية التي استعمرت العالم الجديد بحق المديرين في الاستيلاء على الغنائم التي استولي عليها من العدو وبيعها كمكاسب لهم باعتبارها تحفيزاً للمستثمرين المتوقعين[6]. والمسؤولون الذين يُرسلون لحكم المستعمرات والنقاط التجارية في كثير من الأحيان كانوا يمنحون الحق في إصدار تفويضات للقراصنة المرتزقة ومصادرة الغنائم. وغالباً ما تسببت المبادئ وراء القرصنة المرتزقة في حيرة للطالب في العصر الحديث، ولكنها كانت منظمة ومفهومة على نحو جيد بالنسبة لمعظم الملاحين في ذاك الوقت.

وفي العصور الوسطى، شنّ العديد من النبلاء حرباً على اليابسة لمعالجة مشاكل شخصية. وفي النهاية انتقل بعض هذه النزاعات إلى البحار، وخصوصاً البحر المتوسط. ووجد عدد متزايد من شركات الشحن التجاري الذين يخشون تعرض

سفنهم للاستيلاء أو السرقة بشكل عشوائي، أن مصالحهم التجارية تتعرض لعوائق تسببها السفن الضالعة في مثل هذه الحروب الخاصة. فخرجت صرخة استياء عالية من الأوساط التجارية، وتأسس نظام ترخيص من أجل جلب الهدوء لتلك الفوضى المتصاعدة وتوفير بعض السيطرة الحكومية. وكان أقدم تصريح معروف منحه ملك لشن حرب خاصة في البحر هو ذلك الذي أصدره الإمبراطور الروماني المقدس فردريك الثاني إلى رودلف دي كابرارجا من توسكاني في القرن الثاني عشر[7]. وبمجرد أن ذاعت شهرة مثل هذه الرخص، كانت أي عملية استيلاء على سفن تنشأ عن حرب خاصة يتم شنها في البحار بدون مثل هذا التصريح توصم باعتبارها قرصنة على نطاق واسع، وكان أفراد طاقم السفينة المعتدية يعدمون سريعاً في حال تعرضوا للاعتقال. والقراصنة عموماً يُعدمون وتترك جثثهم حتى تتعفن على المشنقة وهي مربوطة بسلاسل صدئة إما في الرصيف أو على جزر في الميناء[8].

ومن هذه البدايات الضبابية والمتناثرة، تطورت القرصنة المرتزقة لتصبح إحدى أدوات الحرب المتعارف عليها ولها قواعد اشتباك، ونظام محاكم للتقرير في حالات اللبس والغموض، وهيئة متنامية من السوابق القانونية. واستمرت القرصنة المرتزقة لمدة خمسة قرون حتى أوقف أخيراً العمل بها بواسطة إعلان باريس في عام 1856. وكانت تقريباً كل القوى البحرية الأوروبية الكبرى قد استخدمت القراصنة المرتزقة كمعتد تجاري ذات يوم أو آخر، وتقريباً كلهم وافقوا على حظرها في القرن التاسع عشر. وبعد عام 1856، اعتُبر القراصنة المرتزقة في كل الدول الموقعة كقراصنة وباتوا عرضة للمقاضاة أو السجن أو الموت إذا ألقي القبض عليهم.

وفي الولايات المتحدة، كانت القرصنة المرتزقة أحد الأشكال المشهورة في التجارة والاستثمار. ونظراً وبشكل كبير للمقاومة الداخلية من مواطني نيو إنجلند المؤثرين، أخفقت الولايات المتحدة في توقيع الاتفاقية التحريمية قبل وقت قليل من اندلاع الحرب الأهلية. ولذلك كان آخر القراصنة المرتزقة الذين يسيرون في البحار بشكل قانوني، بحارة الولايات الكونفدرالية الذين ولسخرية القدر انقضوا على شركات شحن نيو إنجلند نفسها، التي اشتكت بمرارة بعد أن أصبحت ضحية من عام 1861 إلى

عام 1865. ولم يحدث إلا في مراحل تطوره المتأخرة أن اتخذ عمل القرصنة المرتزقة الصورة الرومانسية للميليشيا البحرية[9].

التجارة كالمعتاد

عادة ما كان تمويل القراصنة المرتزقة يتم ببيع «أسهم» فقط. وبعد وضع الثمانية أسهم المعتادة جانباً لقبطان السفينة، تُخصّص الأسهم الإضافية لضباط السفينة وطاقمها، ويُقسم الباقي بين المستثمرين الموجودين على اليابسة والذين ساندوا بمالهم الحصول على السفينة وتشغيلها. والزملاء وضباط الصف والجراحون والأشخاص من ذوي المهارات الخاصة يحصلون في كثير من الأحيان على جزء أكثر من السهم الواحد المخصص للملاحين العاديين. وكان الصبية الذين يركبون السفينة ويعملون كجزء من الطاقم يحصلون بشكل عام على نصف سهم. وحتى مع حصولهم على فائدة ضئيلة في إحدى الغنائم الكبيرة، كان من المعروف عن عدة صبية أنهم أصبحوا أغنياء بسبب عملهم في عمليات القرصنة المرتزقة.

وأصحاب السفينة عادة ما يقتسمون ما مقداره 50 في المائة من قيمة أي غنيمة. فيحصلون على نصيب الأسد من المكاسب لأنهم خاطروا باستثماراتهم بأسرها في حال فقدت سفينة القرصنة المرتزقة أو تعرضت للاختطاف في البحر. ومن المستحيل عملياً الحصول على تأمين للقراصنة المرتزقة. ولكن مكاسب عملية أسر واحدة والحصول على حمولتها كان في كثير من الأحيان يسدد قيمة الاستثمار في مجال القرصنة المرتزقة بالكامل، في حين تكون عمليات الاستيلاء الإضافية مكاسب صرفة تقريباً.

وتجهيز سفينة حربية خاصة في كثير من الأحيان أصعب كثيراً من تمويل واحدة. وإذا لم يتوافر مدفع، وهو ما كان يحدث في كثير من الأحيان في وقت اندلاع الحرب، كان بعض القادة يبحرون بالسفينة ولا شيء على متنها سوى المسدسات والبنادق والسكاكين والسيوف على أمل الحصول على غنيمة سهلة بالاستيلاء على سفينة تجارية قليلة التسليح. وكان المدفع أو الوصلات تنتقل من الضحية إلى الآسر بعد ذلك.

كما كانت عدة انتصارات صغيرة من هذا النوع تكفي لتجهيز مركب قرصنة مرتزقة بعدد كبير من المدافع الصغيرة بشكل سريع، لتكون نظيرة لمعظم السفن التجارية أو متفوقة عليها.

ولقد بدأ بعض الرجال الذين يتمتعون بالجرأة مسيرة القرصنة المرتزقة في الواقع من دون سفينة في الأساس، فيبدؤون برحلة بحرية في قوارب صيد ومراكب شراعية صغيرة ومراكب صيد السمك. وكان الكثير من القراصنة المرتزقة يعملون من دون رخصة مناسبة في البداية، وهي حقيقة كان يتم التغافل عنها في كثير من الأحيان بمنح إحدى الغنائم الودية في وقت اندلاع الحرب. وهؤلاء القراصنة المرتزقة الذين تميزوا بالعشوائية في الأداء ناجحون بشكل أكبر في بداية النزاع، فيقومون في كثير من الأحيان بالاستيلاء على سفن لم تكن على دراية بحالة الحرب. وفي مياه السواحل الأمريكية، التي تتميز بتعدد خلجانها، كانت الزوارق الصغيرة تنطلق لتطارد أي سفينة ترفع علم العدو.

وكانت مياه خليج تشيسابيك والمناطق التي تقع حول كيب كود ولونغ آيلاند ساوند بالقرب من نيويورك زاخرة بهذه السفن الحربية الصغيرة. وأثناء الثورة الأمريكية، أرسلت بريطانيا أكثر من ثماني عشرة سفينة حربية و2000 جندي لإحراق بلدة نورووك بكونيتيكت على لونغ آيلاند ساوند[10]. وكانت نورووك التي وصفت في السجلات البريطانية على أنها: «عش القراصنة المرتزقة» تحوي أكثر من ستين قارباً اعتادت مهاجمة السفن التي تحضر المؤن لمدينة نيويورك التي كانت خاضعة للسيطرة البريطانية[11].

محاكم الغنائم

كان أسر سفينة أو إدانتها أو الحصول على غنائم أو بيعها مرتبطاً بالقانون أكثر مما يعتقد لأول وهلة. فلكي تكون غنيمة مناسبة، ينبغي أن تكون السفينة التي أسرت في البحر أو في ميناء العدو تخص عدواً أو مواطن دولة في حالة حرب مع آسريها. والسفن المحايدة تتمتع بحصانة ضد الأسر إلا إذا كانت تحمل سلعاً مهربة. وتجلب

السفينة المختطفة إلى ميناء صديق حيث تدخل كل من السفينة والحمولة في عملية إدانة في محكمة غنائم. وإذا لم تكن هناك محكمة غنائم في ميناء معين، قد يستمر احتجاز السفينة المختطفة لأشهر حتى يصدر حكم في القضية. وكانت بعض الموانئ تعمل كنقاط استقبال للسفن المختطفة لفترات طويلة من الوقت. ومن عام 1656 إلى عام 1783 على سبيل المثال، كانت مدينة دنكيرك تعمل كنقطة إدانة لأربعة آلاف سفينة. وكذلك بوسطن وبالتيمور تقومان بوظائف مماثلة أثناء الثورة الأمريكية وحرب عام 1812 [12].

ويتم في محكمة الغنائم دراسة الوثائق والاستماع للشهادات كذلك لدفاع مالكي السفينة. ثم ترفع قضية على كل سفينة ويصدر الحكم في كل قضية بشكل منفصل. وبالإضافة لذلك، قد يدعي أكثر من قرصان مرتزق أحقيته في غنيمة واحدة، أو قد يتم تقديم تضارب في الملكية، وكلها تدخل في السياق القانوني. وكانت محاكم الغنائم تحتفظ بالسجلات الخاصة بجلساتها. وهذه السجلات تتضمن سجلات مكتوبة وتحقيقات وقوائم بضائع وسجلات. فإذا اعتبرت السفينة و/ أو حمولة غنائم شرعية، تدان وتباع في المزاد. ثم تقوم المحكمة بعد ذلك بتوزيع العائد على الملاك والضباط وطاقم مختطفيها[13].

سفن بحرية خاصة بدلاً من سفن البحرية

استخدمت معظم القوى البحرية الأوروبية القراصنة المرتزقة بشكل أو بآخر، ولكن كان الإنجليز أول من وضع القواعد التي كانت لها السيادة حتى القرن التاسع عشر. وفي بريطانيا قبل القرن الثالث العشر، كان من عادة الملوك الإنجليز أن يطلبوا من ملاك السفن التجارية أن يجعلوا أنفسهم وسفنهم متوفرين للجيش عند الحاجة إلى ذلك. وفي حالة ضمها للخدمة، تستخدم هذه السفن التجارية في نقل القوات والمؤن إلى القارة. وفي العام 1242، وسّع التاج الملكي هذا الدور ليشمل الحرب الهجومية. فتلقت السفن الإنجليزية من موانئ سينك (هاستينجز ورومني وهيث وساندويش ودوفر) أوامر من الملك هنري الثالث بتوقيع أقصى أضرار ممكنة في السفن الفرنسية.

فحول الملك بذلك كل سفينة تجارية إنجليزية إلى مركب قرصنة مرتزقة من دون أي مراسم لتوفير الشرعية لتلك الخطوة على الإطلاق.

وبدأ الإنجليز بالاستخدام الرسمي والممنهج لسفن الحرب الخاصة بعد عام واحد على شكل تراخيص منحت إلى جيوفني بيبر وآدم روبيرنولت وويليام سافاج للانقضاض على السفن الفرنسية كسفن حربية خاصة في شراكة مع الملك. وينص التفويض في جزء منه على:

بخصوص مضايقة أعداء الملك. يعلن الملك للجميع... الخ، بعد التحيات. لتعلموا أننا منحنا وأعطينا الترخيص لآدم روبيرنولت وويليام سافاج ورفاقهما الذين يأخذونهم معهما بأن يضايقوا أعداءنا في البحر أو البر، وفي أي مكان يتمكنوا من ذلك حتى يتقاسموا معنا مقدار النصف من كل مكاسبهم، ولذلك نحن نأمركم بألا تضروهم أو تسببوا لهم ضرراً أو تلحقوا بهم أذى أو بسفينتهم أو بأي سفينة أخرى قد يمتلكونها، وعلى كل منهما أن يقدم لخزانة الملك نصف ما يحصل عليه من مكاسب[14].

وهكذا منح الملك هنري الثالث للقراصنة المرتزقة في القرن الثالث عشر رخصة أو تفويضاً للعمل بصفتهم بحرية خاصة في خدمة التاج. وبالقيام بذلك، أعطى غطاءً قانونياً للكثير من الأفعال التي كانت ستصنف على أنها قرصنة. وبإصدار التفويض، جعل الملك من نفسه شريكاً في المغامرة بأن طلب الحصول على مقدار النصف من كل غنيمة. واستخدمت السفن الخاصة بوجه عام كسفن قرصنة فقط في وقت الحرب كمساعد أساسي في عمليات القوات البرية لتقوم بذلك بسد الحاجة لأسطول كبير في زمن الحرب.

واشتغل القراصنة المرتزقة من الإنجليز في كثير من الأحيان بموجب «أمر مجلس الانتقام العام» الصادر ضد عدو محدد. وسمح لهم هذا بأن يأخذوا كميات غير محدودة من الغنائم من العدو طالما وجدت حالة حرب بين الدول المتنافسة. وظهرت أسماء مثل «الانتقام» و«الثأر» و«الرد» بشكل منتظم كأسماء مفضلة لسفن القراصنة المرتزقة.

وعلى الرغم من أن السفن الحربية الخاصة المرخصة ظلت تستخدم زهاء خمسة

قرون، لا توجد سجلات معروفة تشير لاستعمال كلمة «القرصنة المرتزقة» أو القراصنة المرتزقة قبل القرن السابع عشر. وقد ظهر هذا المصطلح للمرة الأولى في خطاب كتبه السير ليولاين جنكينز في عام 1665. ولم يكن هناك على ما يبدو مصطلح معين معتاد لوصفهم قبل هذا التاريخ. إلا أنه يوجد دليل على أن السفن الحربية الخاصة كانت تسمى (مركب رحلات) واستخدمت لأول مرة عام 1651، وربما سميت (طرادات) في بدايات عام 1679.

خطابات التفويض

كانت السفن التجارية، وغرضها الرئيسي هو التجارة، تتسلم أحياناً خطابات تفويض لرد الاعتداء تسمح لها بالقيام بعمليات اختطاف إذا لاحت الفرصة. وكانت هذه السفن تخرج في رحلات بحرية وليس في نزهة، ويبدو أن الاختلاف كان معروفاً في ذلك الوقت. وابتداءً من القرن الثالث عشر، كان هناك اختلاف بين السفينة الحربية الخاصة وتفويض رد الاعتداء. فهذا التفويض صدر باعتباره أداة قانونية تسمح لصاحبه بالثأر لمظالم خاصة خالصة بإعطاء حق ملكية لسلع غير محددة خاصة بشخص أو ملك آخر.

وفي عام 1295 على سبيل المثال، صدر تفويض رد اعتداء لصالح برنار دونجريسيل. فقد تعرضت حمولته من الفاكهة القادمة من إسبانيا للسرقة على يد بعض البرتغاليين[15]. وقد أعطاه الخطاب تفويضاً لرد الاعتداء ضد رجال مملكة البرتغال ومواطنيها وخصوصاً أهالي لشبونة وبضائعهم في البر والبحر «حتى يستطيع استعادة وتعويض ما خسره»[16].

وكان خطاب تفويض رد الاعتداء ينظر إليه على نطاق واسع باعتباره «إجراء بلا حرب»، وكان محدداً بفترة زمنية معينة بشرط إجراء محاسبة بجعل أي فائض يعود للتاج. وسلح كل همفري جيلبرت ومارتن فروبيشر نفسيهما بخطابات تفويض رد الاعتداء خلال رحلاتهما لاكتشاف العالم الجديد. وكان الاسم القانوني الكامل للرخصة هو «خطاب تفويض رد اعتداء وانتقام» والفكرة بأنه نشأ باعتباره انتقاماً ضد شخص أو

بلد محدد نظراً لهجومه أو سلبه لغنيمة هو واحد من العديد من السيناريوهات التي تفسر أصل هذا المصطلح. وتشير نظرية بديلة إلى أن المصطلح نشأ ببساطة من الختم الذي كان يوضع مع الوثيقة التي تحتوي على الرخصة كي تكون رسمية[17].

وفي القرنين الخامس عشر والسادس عشر، لم يكن هناك فرق يذكر بين الأضرار التي يحدثها القراصنة والقراصنة المرتزقة. ففي حين حصل القراصنة المرتزقة على تفويض لم يكن للقراصنة أي تفويض، فقد أصبح من المعتاد أن يشارك بعض الملوك في الحصول على الغنائم من كل منهما بدلاً من إنشاء البحرية النظامية الخاصة بهم. وكان البحر المتوسط في القرن الخامس عشر يعج بالقراصنة المرتزقة من ولايات المدن الإيطالية وإسبانيا واليونان لدرجة أن التجار طلبوا الحماية مرة أخرى. ومع تضييق تطبيق قوانين القرصنة، وجد العديد من القراصنة المرتزقة أنهم يعاملون مثل القراصنة في أي مسألة. وكان لتطبيق قوانين مكافحة القرصنة أثر مفاجئ. فقد وجد الكثير من القراصنة أنه باستطاعتهم أن يقطعوا عن ملوكهم غير الأخلاقيين نصيبهم من الغنيمة وذلك بأن يحنثوا في الولاء لهم ويحتفظوا بكل المكاسب لأنفسهم.

صقور البحر الإنجليز

في عام 1544، أحيا الملك هنري الثامن نظام القرصنة المرتزقة الإنجليزي وذلك بالسماح للقراصنة المرتزقة بأن يحتفظوا بكامل ملكية الغنائم التي حصلوا عليها. «وأدى هذا التغيير في البنية القائمة للقرصنة المرتزقة لعودة كثير من القباطنة المغامرين مرة أخرى إلى الجانب القانوني من الجسر. ولكن بوفاة الملك هنري الثامن، وجد الرجال المعروفون باسم صقور البحر (فرنسيس دريك ووالتر رايلي وجون هوكينز على سبيل المثال) أن ابنة هنري واسمها الملكة إليزابيث أقل كرماً من أبيها بمقدار النصف. وبصرف النظر عن حقيقة أن التاج عاد مرة أخرى ليشاركهم في غنائمهم، إلا أن هؤلاء السادة وجدوا أن عملهم في إطار القانون أمر مربح. وعلاوة على ذلك، فقد حصلوا ليس فقط على موافقة البلاط الإنجليزي ولكن أيضا على دفاعه الدبلوماسي عن غاراتهم على السفن الإسبانية طالما حصلت الملكة على نصيب الأسد

من المكاسب.

وفي البداية، تأخر الاهتمام الإنجليزي بالعالم الجديد عن اهتمام إسبانيا وفرنسا. وكانت أولى محاولات الإنجليز لاستغلال العالم الجديد متصلة بشكل وثيق بجهود «صقور البحر الإنجليز». واعتاد السير فرنسيس دريك، المعروف عادة باسم «صقر البحر»، مهاجمة السفن الإسبانية في منطقة الكاريبي، وأكدت إنجازاته هشاشة قوافل الكنوز الإسبانية وضعفها. فلم يكن الكثير من الرجال على دراية بمياه الكاريبي أفضل من دريك. واعتبره الإسبان «شيطاناً» إلى درجة أن اسمه استخدم لإخافة الأطفال. وكان العدوان الماهر من رجال مثل دريك يجلب للوطن غنائم السفن الإسبانية الكبيرة المحملة بالذهب والفضة من العالم الجديد. ولكن أخذاً في الاعتبار للحجم الهائل لتجارة الإسبان الدولية الجديدة، فإنه لم يتم في الواقع سوى اختطاف عدد قليل من السفن. ومع كل هذا، فإن خسارة نصف دزينة سفن من الكنوز في سنة لأكثر من مرة أدت لعجز الإسبان وساعدت على توفير المال للخزانة الإنجليزية أيضاً.

وفي عصر البحرية الصغيرة والسفن الخاصة الكثيرة، احتشد «صقور البحر» أمام التاج عندما طلب إنشاء نواة أسطول في أعوام 1587 و1588، ولعب عدد منهم أدواراً رئيسية في تخطيط خطة هزيمة الأسطول الإسباني. وفي عام 1587، أبحر دريك إلى مدينة قادس بأسطول إنجليزي ودمر جزءاً كبيراً من السفن التي كانت تستعد للانضمام للأسطول الإسباني. وكانت هزيمة الأرمادا في عام 1588 إحدى العمليات البحرية الأكثر حسماً على الإطلاق. فقد نقلت المعركة على الفور توازن القوة البحرية في أوروبا لصالح إنجلترا.

وكانت قصص الثروات الهائلة التي حصل عليها القراصنة المرتزقة قد نشرت هذه الممارسة في مياه العالم الجديد. وكان من بين أهداف السير والتر رايلي في مساندة توطين سواحل فرجينيا هو تأسيس قواعد لتدمير أساطيل الكنوز الإسبانية في مضايق فلوريدا. وحمل كل حاكم ملكي أرسل إلى المستعمرات الإنجليزية رتبة لواء بحري بالتزامن مع حق إصدار تفويضات للقراصنة المرتزقة والحكم في الغنائم. وازدهرت القرصنة المرتزقة وخصوصاً بمحاذاة الممرات البحرية التي تفضلها سفن الكنوز

الإسبانية، وكانت كل سفينة تجارية إنجليزية متجهة للخارج تقريباً تحمل معها خطاب تفويض رد اعتداء[18].

وما لبثت القرصنة المرتزقة في مياه العالم الجديد أن زادت وتجاوزت حدود السيطرة المعقولة. وفي عام 1595، كانت الملكة إليزابيث قد أعطت دريك وابن عمه جون هوكينز الإذن بمهاجمة بورتوريكو وبنما. والهدف الأساسي هو بنما لأن الكثير من الكنوز مرت من خلالها من المؤسسات الإسبانية في المحيط الهادئ، ولكن وصلت معلومات إلى دريك تفيد بأن سفينة معطلة تحمل كنزاً يبلغ مقداره أكثر من مليوني عملة ذهبية متجهة لإجراء إصلاحات في بورتوريكو. فأبحر دريك ومعه 27 سفينة و2500 رجل لمهاجمة سان خوان، إلا أن خططه انهارت عندما أخفق في سلب الكنز في الهجوم الذي وقع. وعلاوة على ذلك، فقد مات هوكينز من الحمى في تلك الرحلة البعيدة وتبعه دريك الذي مات في البحر بعده بقليل.

وقد يكون السير جورج كليفورد، وهو صقر بحر آخر مشهور، أبرز قرصان مرتزق بين النبلاء الإنجليز. فقد قاد سفينة بونافينشر في معركة الأرمادا. ونظّم كليفورد ما لا يقل عن إحدى عشرة رحلة قرصنة مرتزقة ضد الإسبان، واقترح على الملكة القيام بعدة حملات أخرى. وفي عام 1598، قاد أسطولاً مكوناً من 21 سفينة و1700 رجل في منطقة الكاريبي لشن هجوم على سان خوان.

وعلى الرغم من أن كليفورد نجح في الاستيلاء على المدينة، إلا أنه أخفق في الحفاظ عليها. ولمدة قرن تقريباً، لم تهدد أي قوة إنجليزية مرة أخرى إسبانيا في منطقة الكاريبي[19].

وهاجم القراصنة المرتزقة الذين أرسلهم الإيرل الأول والثاني في واروِيك السفن الإسبانية من القواعد في إنجلترا وهولندا وجزر الهند الغربية. وعندما توصلت إنجلترا للسلام مع إسبانيا، كان قباطنة القرصنة المرتزقة يحصلون على خطابات تفويض رد الاعتداء من هولندا. وعندما توصل الهولنديون للسلام، حصلوا على تفويضات من دوقية سافوي. وعلى الرغم من أن الهجمات كانت موجهة دائماً نحو إسبانيا ويمكن النظر إليها كشكل من أشكال الوطنية المناهضة للإسبان، إلا أن الهدف الفعلي هو

التدفق المستمر للكميات الهائلة من الإيرادات على عائلة واورويك[20].

انهيار القرصنة المرتزقة الإنجليزية

كان صعود ملوك أسرة ستيوارت (جيمس الأول وتشارلز الأول) في الربع الأول من القرن السابع عشر، والمعارك الداخلية في الحروب الأهلية الإنجليزية خلال أربعينيات القرن السابع عشر قد ألقت بظلالها على أي زيادة في القرصنة المرتزقة في بريطانيا. ومن عام 1649 إلى عام 1660، أبدى أوليفر كرومويل اهتماماً أكبر ببناء البحرية الإنجليزية من رعاية القرصنة المرتزقة، واتسم تشارلز الثاني بالفوضوية خصوصاً بالقيام بالمزيد من عمليات التطوير الخاصة به. وأثر لويس الرابع عشر ملك فرنسا على زواج تشارلز من ابنة ملك البرتغال الكاثوليكية وساعد على تركيز العداوة البحرية الإنجليزية ضد هولندا. كما تفاوض لويس لكي يعود إلى فرنسا ميناء دنكيرك الذي استولى عليه خلال فترة بعد النظر الاستراتيجية لكرومويل. ووجد المؤرخ البحري ألفريد ثاير ماهان أن عودة دنكيرك إلى السيطرة الفرنسية «لا مبرر لها من وجهة النظر البحرية» لأن الميناء أصبح بسرعة «ملاذاً للقراصنة المرتزقة الفرنسيين الذين أصبحوا مشكلة لتجارة إنجلترا في القناة الإنجليزية وبحر الشمال»[21].

وفي 1688، نحا البرلمان الإنجليزي جيمس الثاني لصالح ويليام ملك أورانج. وكان ويليام مركز حركة مناهضة للفرنسيين ومناهضة البابا في أوروبا منذ طفولته. وتسبب تحالف الاهتمامات الهولندية والإنجليزية في شخص ويليام في تدهور فوري للعلاقات بين إنجلترا وفرنسا. وأثناء حرب حلف أوجسبرج (1688 – 1697) أصبحت أنشطة القراصنة المرتزقة الإنجليز غير مؤثرة مقارنة بقوة البحرية الإنجليزية والهولندية معاً.

ومع ذلك، ومع اندلاع حرب الملك ويليام، فقد تعرضت كل من التجارة الإنجليزية والهولندية لهجوم القراصنة المرتزقة الفرنسيين الذين تميزوا بالنشاط المفعم في هذا المجال. ولم يفعل ويليام شيئاً لإنشاء القرصنة المرتزقة، ولكنه كان حريصاً مع ذلك على أن يحصل للتاج على خمس أي غنائم يتم الحصول عليها.

ومع بداية القرن الثامن عشر، كانت كل المؤشرات تدل على أن ممارسة القرصنة

المرتزقة بين الإنجليز في حالة تدهور في حين أخذت القرصنة المرتزقة بين الفرنسيين في الازدهار[22].

قانون الغنائم لعام 1708

في عام 1701، وصلت الملكة آن بهدوء إلى العرش البريطاني بعد وفاة شقيق زوجها الأرمل العاقر الملك ويليام. وعلى الرغم من أن الملكة العجوز آن كانت محبوبة من شعبها، إلا أن عهدها لم يشهد سلاماً. ففي عام 1700، وصل حفيد لويس الرابع عشر إلى العرش الإسباني باسم فيليب الخامس مما أدى فعلياً لتوحيد العرشين الإسباني والفرنسي. وفي عام 1702، اندلعت حرب الخلافة الإسبانية في القارة واستمرت حتى عام 1713. وكانت الفترة أحد أكثر النزاعات الحربية تواصلاً في قارة أوروبا وكانت أبرز مميزاتها الفتوحات البرية لكابتن الحرب الإنجليزية العظيم دوق مارلبورو أكثر منها تحركات الأساطيل الكبيرة.

وعلى الرغم من أن البرلمان ماطل في القيام بإصلاحات بحرية مطلوبة بشدة لمدة سنوات عديدة، ولكنه أدى مهمة مميزة جداً عندما تعامل مع المشكلة في النهاية. فقد ثبت أن قانون الغنائم لعام 1708 شكل نقطة حاسمة في تاريخ كلّ من البحرية الملكية والقرصنة المرتزقة البريطانية. وشهد قانون الغنائم تحولاً إيجابياً في سياسة التاج نحو القراصنة المرتزقة، فقد قنن كثيراً من الإجراءات والقواعد التي حكمت القرصنة المرتزقة ووضع مواثيق راسخة لضمان «السلوك الحسن» لأفراد طاقم وضباط القرصنة المرتزقة. والأهم من ذلك أن قانون الغنائم بيّن أن «أيام تواطؤ الحكومة مع القرصنة قد ولت» بإنهاء الدفع للتاج أي جزء من قيمة السفن أو الحمولة التي تؤسر في وقت الحرب[23].

وبشكل جزئي، شجع القانون علانية الأشخاص على أن يهتموا بالقرصنة المرتزقة بتخصيص مكافأة لكل البحارة والضباط الذين اختاروا أن يبحروا على مراكب القرصنة المرتزقة، كما أنه استخدم المبادئ نفسها التي تحكم الجائزة المالية للقراصنة المرتزقة إلى البحرية الملكية فقرر:

إنه من يوم 26 مارس 1708 فصاعداً، إذا استولي على أي سفينة حربية أو سفينة قراصنة مرتزقة أو سفينة بضائع أو أي سفينة أخرى كغنيمة في أي من المحاكم البحرية التابعة لصاحبة الجلالة، يحق لضابط الراية أو الضباط أو القائد أو القادة والضباط الآخرين والملاحين والأشخاص الآخرين الذين سيكونون على متن مثل هذه السفينة أو سفن الحرب أو مراكب القرصنة بعد حكم الإدانة أن تكون لهم المصلحة والملكية الوحيدة في مثل هذه الغنيمة أو الغنائم[24].

وأصبح الشعب البريطاني ضالعاً بنشاط القرصنة المرتزقة بشكل أو بآخر بمجرد دخول قانون الغنائم حيز التنفيذ. وأدرك المغامرون والمهربون السابقون والتجار والمستثمرون الأرباح الكامنة التي يمكن الحصول عليها من العمل على سفينة قرصنة مرتزقة إذا لم تذهب حصة إلى التاج. وعلى الرغم من أن السفن المحايدة التي تحمل مواد حربية لم تكن تدرج في قائمة الغنائم المناسبة حتى منتصف القرن الثامن عشر، إلا أنه كان ثمة الكثير من السفن التي كانت تنقذ في الممرات البحرية بين بريطانيا والقارة الأوروبية. وعند هذه النقطة كان الاهتمام بالقرصنة المرتزقة يشكل اهتماماً جدياً بين الكثير من الأمريكيين الإنجليز الذين كانوا بصدد أن يثبتوا حنكتهم في تشييد سفن سريعة وغير مكلفة تناسب الدور المنوط القيام به من قبل القرصنة المرتزقة.

وأدت معاهدة سلام أوتريخت إلى إنهاء حالة الحرب في أوروبا عام 1713. وتوفيت الملكة آن في عام 1715 من دون أن تترك وريثا مباشراً، وجرى تمرير العرش إلى جورج الأول من هانوفر. وبعد معاهدة أوتريخت، مرت أوروبا بفترة من الهدوء والسلام استمرت 25 عاماً. ومع عدم وجود عدو للانقضاض عليه، ضعف الاهتمام بالقرصنة المرتزقة. ومع ذلك من المهم أن نشير إلى أن القرصنة زادت خلال فترة السلام هذه وأن الكثير من القراصنة المرتزقة تحولوا للتهريب بدلاً من التحول لحياة البحارة العادية الأقل جاذبية.

وعندما اندلع صراع صغير (كان يسمى حرب أذن جنكينز) بين إنجلترا وإسبانيا في عام 1739، أعيد إصدار قانون الغنائم لعام 1708 تحت مسمى قانون الغنائم العام. وكان يبدو على الإنجليز في البداية أنهم لا يرغبون في إرسال طرادات لمواجهة الإسبان.

وخلال السنوات الثلاث أو الأربع الأولى من الصراع، كان هناك عدد قليل من الطرادات البريطانية النشطة. وتظهر السجلات أنه في عام 1744، كان هناك أقل من 60 طراداً انجليزياً في البحر وأنها أسرت عدداً قليلا يبلغ 10 في المائة من الغنائم التي عُرضت على المحاكم البحرية البريطانية في تلك السنة. ومع ذلك، تحول هذا الصراع الإنجليزي الإسباني الصغير إلى مواجهة أوروبية كبرى (حرب الخلافة النمساوية 1740– 1748) عندما دخلت فرنسا الساحة كحليفة لإسبانيا. ولم يمض وقت طويل بعد ذلك حتى كان عدد أكبر من سفن القرصنة المرتزقة البريطانية تجوب المحيطات. وفي عام 1745 كان هناك ما يقرب من 200 طراد بريطاني في عرض البحر ويعود نصف الغنائم التي استولى عليها البريطانيون في ذلك العام لسفن حربية خاصة.

وقد مثّل قانون الغنائم لعام 1708، بجانب العديد من النسخ المنقحة، أساساً قامت بموجبه كل القرصنة المرتزقة بالتحكم وتبرير أفعالها طوال الفترة المتبقية من القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. فقوانين محكمة القيادة البحرية وإجراءات الإدانة الرسمية والدفاعات والفروق الأساسية بين الغنائم المناسبة والشحن المحايد، حتى قانون غنائم عام 1708 المنفذ، حذت حذوه الحكومات الأوروبية والأمريكية وطبّق في جميع أنحاء العالم حتى حظرت ممارسة القرصنة المرتزقة في عام 1856.

العصر الذهبي للقراصنة المرتزقة الإنجليز

خلال حرب الخلافة النمساوية، أصبحت القرصنة المرتزقة الإنجليزية «جنوناً لم يسبق له مثيل في بريطانيا»[25]. وقام الملك جورج الثاني الذي أدرك أن الإنجليز يتعرضون لغبن بالسماح بحرية مرور السفن الهولندية المحايدة وهي تحمل مؤناً فرنسية وإسبانية بتوسيع تعريف الغنيمة المناسبة ليشمل السفن الهولندية التي تنقل بضائع مهربة. وكان التعريف الملكي للممنوعات فضفاضاً بشدة لدرجة أنه لا يوجد تقريباً أي حد للسلع التي قد تدينها محكمة القيادة البحرية. وكان الهولنديون الغاضبون على شفا الحرب، وحتى التفاوض على السلام في عام 1748، خسروا ما يزيد عن مليون جنيه إسترليني في مجال النقل البحري والشحن على أيدي طرادات إنجليزية.

وخلال كل حرب من الحروب التي دارت في القرن الثامن عشر شارك المستعمرون الإنجليز الأمريكيين بصفة غزاة تجاريين من خلال بناء سفن ذات حجم كبير وتسليح كبير خصوصاً للقرصنة المرتزقة. كما كان المستعمرون مهرة في الخروج من المضايق والخلجان التي لا تعد ولا تحصى والتي تتصف بها السواحل الأمريكية في قوارب صيد حيتان وزوارق بخارية وزوارق الكانو للتحول إلى سفن الملاحة الساحلية. وكوّن كثير من المستعمرين ثروات هائلة لأنفسهم من خلال الاستثمار في القرصنة المرتزقة.

كما حثت التشريعات المفيدة والنفوذ السياسي العديد من الإنجليز على التعامل مع تجارة القرصنة المرتزقة رداً على حرب السنوات السبع (1756 – 1763). فقام الرجال وسيدات البلاط والسادة والعمال العاديون والصيادون وتقريباً كل شخص معه بضعة شلنات باستثمارها في مئات من السفن والمراكب والزوارق والقوارب الطويلة التي أرسلت للانقضاض على الشحنات والمراكب التجارية في البحر. وشارك العديد من المغامرين بالفعل على متن هذه السفن كجزء من الطاقم، ولكن معظمهم شارك من أجل سلامة منازلهم كمستثمرين فقط وتركوا البحارة المتخصصين يتحملون المخاطر. واستمر الهوس بالقرصنة المرتزقة في الانتشار في المستعمرات الأمريكية حيث تتوافر السفن الجيدة والسريعة ذات التكلفة المعقولة والمنفصلة جغرافياً عن أوروبا والبعيدة عن القوات البحرية الحامية الخاصة بالقوى البحرية في العالم مما جعل من القرصنة المرتزقة أكثر إغراءً. فعلى سبيل المثال، عمل إسحاق سيرز وهو في سن العشرين في منصب قبطان سفينة القرصنة المرتزقة هارلكوين وكون ثروة هائلة من الاستيلاء على غنيمة واحدة خلال الحروب «الفرنسية». وفي سبعينيات القرن الثامن عشر، أصبح سيرز زعيماً نشطاً في الثورة الأمريكية في نيويورك.

وبدأت حرب السبع سنوات في غابات أمريكا ولكن سرعان ما اشتركت فيها جميع الدول الكبرى في أوروبا ومستعمراتها في الهند وجزر الهند الشرقية ومنطقة المحيط الهادئ في نضال من أجل الإمبراطورية. وكانت الطرادات البحرية التابعة للقوى الكبرى تقوم ميدانياً كل يوم وبشكل عشوائي بالاستيلاء على كل السفن من

كل نوع وقلما يتم وضع حيادها أو طبيعة حمولتها في الاعتبار. وامتلأت محاكم الغنائم بنزاعات حول ملكية وتأمين ودعاوى تعويضات نظير خسائر لا مبرر لها وباتهامات الاعتداء على أيدي أفراد أطقم سفن القرصنة المرتزقة. وكانت تعود كثير من التجاوزات لمجموعة من القراصنة المرتزقة المبتدئين الذين وقفوا خارج الساحل على متن سفن صغيرة وقوارب صيد يستولون على كل سفينة شحن مفيدة لهم. وثبت أن عمليات القرصنة المرتزقة الأكثر احترافاً والأفضل من حيث التمويل لم تسبب سوى القليل من المشاكل. ونتيجة لذلك فقد رفض منح ترخيص بالقرصنة المرتزقة للطرادات الإنجليزية الأقل من 100 طن وزن وتطلق على الأقل 10 أرطال من الرصاص المعدني. وأدت التجاوزات الخرقاء للطرادات من جميع الأطراف خلال سبع سنوات من الحرب إلى وضع تجارة القرصنة المرتزقة في إطار السمعة السيئة.

القراصنة المرتزقة الفرنسيون

في حين استخدم الإنجليز القراصنة المرتزقة لتعزيز تفوقهم الحربي، استخدمهم الفرنسيون إلى حد كبير لأنه لم يكن عندهم شيء آخر. فلم يبد سوى قليل من الملوك الفرنسيين أي رغبة على الإطلاق في الحصول على مكانة بحرية أكثر من مكانة الوقوف على قدم المساواة مع البحرية الإنجليزية. فكان هناك 35 سفينة فرنسية في منتصف القرن الثامن عشر. وبطبيعة الحال، مع ارتباط العرشين الفرنسي والإسباني بعلاقات عائلية وثيقة بعد حرب الخلافة الإسبانية كان يمكن أن يمثل جمع أسطوليهما معاً مهمة شاقة للأسطول الإنجليزي الذي كان يعتبر أقوى قوة بحرية منفردة في العالم.

إن تاريخ القرصنة المرتزقة الفرنسية يعتبر إلى حد ما أقل تعقيداً مما هو تاريخ القرصنة المرتزقة الإنجليزية والأنجلو أمريكية. وبموجب المرسوم الملكي في القرنين الخامس عشر والسادس عشر، حمّلت سفن القراصنة الفرنسيين الذين يشار إليهم باسم عام وهو القراصنة (أو القراصنة المرتزقة الفرنسيون) المسؤولية مطلقة في حالة تعرض أي سفن أخرى غير سفن العدو للضرر، وكان الفرق بين القرصنة غير المشروعة والقرصنة

المرتزقة واضحاً تماماً للفرنسيين كما هو واضح للإنجليز. فمنذ البداية، كان مطلوباً من القراصنة المرتزقة أن يضعوا سنداً قيمته 15000 جنيه للحصول على تفويض من أدميرال الأسطول البحري لركوب طرادة والخضوع لسلطاته. وكان أدميرال الأسطول يطلب مقدار العشر من جميع الغنائم كرسوم بخلاف وفوق أي حصة تذهب إلى التاج.

وفي الربع الثاني من القرن السادس عشر، كانت فرنسا قد دخلت وبشكل دائم تقريباً في خلاف مع إسبانيا. وبسبب انجذاب القراصنة الفرنسيين للسفن الإسبانية التي تحمل كنوزاً من العالم الجديد ترك العديد منهم الغنائم المعتادة التي كانوا يطاردونها قبالة سواحل إسبانيا وتمركزوا في منطقة البحر الكاريبي للاستيلاء على ثروة كل إسبانيا السائرة في البحر والمتمركزة على الشاطئ. وبرز من بين هؤلاء القراصنة الشرعيين الذين استخدموا الجزر غير المحصنة من جزر الهند الغربية كقواعد جان فلورين وفرانسوا لو كليرك وجاك سورز. وفي عام 1523، استولى فلورين على سفينتي كنوز إسبانية. وبعد خمس سنوات، أحرق القراصنة الفرنسيون بلدة في بورتوريكو وعاد الفضل لجاك سورز في إحراقه بسفينة واحدة ما لا يقل عن خمس مدن إسبانية أخرى في منطقة البحر الكاريبي. ولكن إسبانيا عزّزت بعد ذلك نظام قوافلها وبدأت في تشييد حصون للدفاع عن مستعمراتها.

ثم تضاءل اهتمام الفرنسيين بالقرصنة المرتزقة حتى شجع عليه وزير البحرية جان بابتيست كولبرت. ووصلت القرصنة المرتزقة الفرنسية إلى أوجها بعد عقدين أثناء حرب حلف أوجسبرج (1688– 1697). وفي عام 1690، كان زهاء 300 قرصان مرتزق يعملون بموجب تفويضات فرنسية. وكان عددهم كبيراً جداً لدرجة أنهم بدأوا يبحرون على شكل أسراب، وهو مفهوم ذاعت شهرته بفضل جان بارت أشهر قرصان فرنسي.

وأثناء حرب الخلافة الإسبانية (1702 – 1713) أقدمت مجموعة من القراصنة المرتزقة الفرنسيين المعروفين باسم المرتزقة ومنهم جان بارت ودوجواي ترولين واستولت على أكثر من 4000 سفينة إنجليزية تبلغ قيمتها 30 مليون جنيه.

وعرف المرتزقة أو «إخوان السواحل» بتدميرهم القاسي ونهبهم الشديد للسلع



كان سلاح الدك الخفيف هو في كثير من الأحيان السلاح الوحيد الذي يوجد على السفن التجارية الصغيرة وسفن القراصنة المرتزقة. ولم تكن مثل هذه الأسلحة تجدي نفعاً ضد السفن ولكنها تقتل البشر بفعالية. صورة جيمس فولو.

التي تحملها السفن في المحيط والمدن الساحلية. ونظر الإنجليز لإخوان السواحل باعتبارهم أكثر من قراصنة. إلا أن الخدمات التي قدموها للتاج الفرنسي وخصوصاً الخدمات في منطقة الكاريبي كان لها من القيمة للدولة ما جعل التاج الفرنسي يغض النظر عن فظائعهم ويتجاهلها في كثير من الأحيان.

وأثناء حرب الخلافة الإسبانية، قلل الملك لويس الرابع عشر من الإيرادات الفرنسية إلى حد الإجهاد. وأثناء حكم لويس الخامس عشر الذي اعتلى العرش الفرنسي وهو في سن الخامسة من عمره بعد وفاة أبيه عام 1715، تدهورت القرصنة المرتزقة. ولحسن حظ فرنسا، كان العالم يمر بفترة من السلام والهدوء النسبي مع نمو الملك الطفل. وعندما قرر ملك فرنسا الرشيد، الذي بلغ في ذلك الحين ثلاثين عاماً، الدخول في حرب الخلافة النمساوية (1740– 1748)، شجّع القرصنة المرتزقة بالأسلوب الإنجليزي نفسه المتعارف عليه آنذاك. إلا أن الفرنسيين تجنبوا اعتبار السفن الحيادية أهدافاً شرعية

يستولون عليها. وفي بداية حرب السنوات السبع (1757 – 1763) ألغى الملك لويس الخامس عشر نصيب التاج من الغنائم، وفي 1758، ألغى نصيب العقيد البحري المعتاد من الغنائم. فكان القراصنة المرتزقة يحصلون بعد ذلك على كامل قيمة أي سفن وحمولات يستولون عليها. وظهر بعد ذلك الكثير من السفن النشطة والصغيرة في البحر لتهاجم السفن التجارية.

القراصنة المرتزقة الأمريكيون

باعتبارهم مستعمرات إنجليزية، اشتغل الأمريكيون بشكل متعقل في مجال القرصنة المرتزقة. فخلال كل الحروب الاستعمارية في القرن الثامن عشر، كان الأمريكيون الإنجليز يسيرون طرادات تحت رقابة البحرية الملكية الإنجليزية وحمايتها. ومع تدهور العلاقات بين الدولة الأم ومستعمراتها بمحاذاة ساحل الأطلسي واتجاه هذا التدهور نحو التمرد والحرب، عاد الأمريكيون مرة أخرى إلى القرصنة المرتزقة. ولكن كانت فريستهم هذه المرة التجارة الإنجليزية. فكان أغلب القوة البحرية الأمريكية خلال الثورة يتكون من القراصنة المرتزقة. وقد عمل هؤلاء بموجب «رخصة» أو تفويض تصدره الولايات الأمريكية بشكل فردي أو يصدره الكونجرس القاري.

وكانت المصلحة الشخصية الاقتصادية هي ببساطة ما دفع معظم الرجال للعمل في سفن القرصنة المرتزقة، وعمل المئات من الأمريكيين في سفن حربية خاصة من عام 1775 إلى عام 1783. ولكن لم يكن هناك ضمان في أن الرخص التي تصدرها الولايات أو يصدرها الكونجرس ستحمي البحار كفرد من تهمة القرصنة. ورغم كل شيء، كانت «الحكومات» التي تصدر الرخص في حالة ثورة ضد ملكها الشرعي. واستغنى العديد من القراصنة المرتزقة عن الشكليات التي تستهلك الوقت في الحصول على رخصة وقاموا ببساطة بتزوير تراخيصهم[26]. وأثناء الثورة، أسر البريطانيون كل البحارة الأمريكيين بموجب قانون مصادرة الممتلكات واتهموهم بالقرصنة والخيانة. وأشار المؤرخ البحري فرنسيس آر ستارك إلى ذلك قائلاً:

«لا نستطيع أن نقول أو نتظاهر إنهم (الأمريكيون الذين عملوا في مجال القرصنة

المرتزقة) عملوا جميعاً مدفوعين بمشاعر وطنية فحسب، ولكن من المؤكد أن وطنية معظمهم كانت ذات صبغة أكثر نقاء من تلك التي توجد عند أسلافهم الفرنسيين والإنجليز. وحدث للمرة الأولى في التاريخ أن أخذ نظام القرصنة المرتزقة شكل الميليشيا البحرية أو البحرية التطوعية»[27].

وعمل بحارة نيو إنجلند بطبيعة الحال في القرصنة المرتزقة، ووفر بناة السفن الأمريكية ومصمموها سفناً تُعدّ بوجه عام أفضل من تلك التي توجد في الوطن الأم فيما يخص سرعتها وقدرتها على الإبحار في مهب الريح. إلا أنه حتى البارجة البريطانية الصغيرة كانت تحمل مدافع أكثر وكان لديها طاقم أكبر عدداً وأكثر تنظيماً من سفن القرصنة المرتزقة، وقد تحمل سفينة القتال الكبيرة من 60 إلى 80 مدفعاً كبيراً و600 رجل. وفي اشتباك سفينة بأخرى، يمكن لمحارب بريطاني أن يفجر معظم القراصنة الأمريكيين ببساطة ويلقيهم في المياه. ولذلك، اعتمد القراصنة المرتزقة الأمريكيون على سرعتهم للحصول على غنائم والفرار من دوريات السفن الحربية البريطانية. وأجبرت هذه الميزة القراصنة المرتزقة الأمريكيين على حمل عدد أقل من المدافع والتضحية بسعة الشحن القليلة لديهم لتكون مخازن ضرورية. وكانت الخطة المعتادة هي اللحاق ومهاجمة سفن تجارية ذات تسليح أقل أو بدون تسليح، واحتجاز القليل من الرجال كطاقم غنائم، والوصول لميناء أمريكي أو أجنبي صديق حيث تتم إدانة كل من السفينة والحمولة واعتبارها غنائم.

ولم يقتصر القراصنة المرتزقة على مهاجمة السفن التجارية بل أيضاً سفن الإمدادات التي لا ترافقها حراسة والمرسلة من البحرية الملكية لمساندة القوات البريطانية في أمريكا. وأفادت صحيفة كرونيكل اللندنية أن سفينتي الإمدادات نانسي وكونكورد تعرضتا بعد فصلهما عن حراساتهما لاختطاف قراصنة المرتزقة وهما «على مرمى بصر الأسطول في بوسطن»[28]. وكان اللواء البحري صموئيل جريفز يخشى بشدة الجهود الأمريكية داخل بوسطن وحولها حتى إنه «أمر السفن الحربية [التابعة للبحرية الملكية] في الميناء بتأمين نفسها بزرع قنابل حولها من جميع الاتجاهات خشية تعرضها لهجوم واختطاف من قوارب المتمردين»[29]. وفي فبراير عام 1776، تحمل العقيد البحري

مولينيكس شيلدام الذي حل محل جريفز في منصب قائد أسطول الأطلسي مسؤولية قمع القراصنة المرتزقة الأمريكيين، وكتب قائلاً: «مهما بلغ عدد طراداتنا ومهما كان مقدار انتباه ضباطنا أثناء الخدمة، فقد اكتشفنا أنه من المستحيل حماية بعض مدفعياتنا ومستودعاتنا الثمينة الأخرى في السفن الصغيرة من أن تقع في أيدي المتمردين»[30].

وجاءت السفن المسلحة بشكل خاص لتميز الحرب البحرية الأمريكية بعد عام 1778، وقد يكون نجاحها هو السبب في إشعال فتيل الحرب في إنجلترا. وكانت منطقة الصيد الأمريكية المفضلة تقع عند مدخل خليج سانت لورنس حيث يسهل الاستيلاء على سفن صيد السمك والسفن التجارية الصغيرة بقليل من المخاطرة من قاعدة البحرية الملكية في هاليفاكس بسبب الضباب والعواصف التي تجتاح المنطقة. وكانت جزر الهند الغربية أحد الأماكن المفضلة الأخرى، ولكن في هذه المنطقة اضطر الأمريكيون إلى التعامل مع أسطول جزر الهند الغربية المتمركز في جاميكا وقوافل السفن التجارية المسلحة جيداً. ولم يتفوق على فشل البحرية الملكية في إيقاف القراصنة المرتزقة الأمريكيين عن مهاجمة التجارة البريطانية في المياه الأمريكية سوى عجزها عن طرد الأمريكيين من القناة الإنجليزية. وامتلأت الصحف البريطانية بقصص عن الظهور المتكرر للقراصنة الأمريكيين في المياه الخاصة بدولتهم.

ومن المشوق عقد مقارنة توضيحية بين البحرية الأمريكية (القارية) وأسطول القراصنة المرتزقة. فكان إجمالي 47 سفينة تعمل كقوة بحرية نظامية خلال فترة الثورة بأكملها. وكانت هذه السفن تحمل 1242 مدفعاً وبندقية محورية (أسلحة تفتك بالبشر حجمها أكبر من حجم البندقية وثقيلة جداً عند إطلاق النار من دون دعامة). وقامت بحرية القارة بالاستيلاء على ما مجموعة 196 سفينة تبلغ قيمتها حوالي 6 مليون دولار (إسباني). وأثناء الثورة، كان ثمة 792 سفينة قرصنة مرتزقة أمريكية تحمل أكثر من 13000 مدفع. وكان الكثير من هذه الطرادات يعمل خلال سنوات الحرب الثماني بأسرها. وباعتراف الجميع، كان كثير من السفن صغيرة الحجم وتحمل أسلحة خفيفة الوزن إلا أن القراصنة المرتزقة استولوا على أكثر من 1000 غنيمة تبلغ قيمتها حوالي 18 مليون دولار. وبعد عام 1778، أصبحت بعض الطرادات الأمريكية سفناً حربية كبيرة

تحمل على متنها 150 من أفراد الطاقم وأكثر من 20 مدفعاً»[31].

وأثناء الثورة الأمريكية، بلغت نجاحات المواطن الجندي في البر ونجاحات المواطن البحار في البحر أبعاداً أسطورية في العقل الأمريكي المستقبلي، حتى إنها حجبت التفكير في كيفية تحقيقها على أرض الواقع. وكانت سفن البحرية القارية عليها التزام رفض التراجع والدخول في القتال بينما كانت سفن القراصنة المرتزقة التي شُيّدت بدافع السرعة حرة في اختيار معاركها. إلا أن أسطورة القوة الأمريكية مع كراهية القوات النظامية الدائمة جعلت الولايات المتحدة الوليدة تتجنب الاعتماد على جيش كبير وسرب من السفن الحربية لتعتمد بدلاً من ذلك على ميليشيا من المواطنين وبحرية صغيرة تدعمها بشكل كبير مراكب القرصنة المرتزقة.

القراصنة المرتزقة في عام 1812

استمر الولع الأمريكي بالقرصنة المرتزقة حتى القرن التاسع عشر. وخلال ستة أشهر من إعلان الحرب عام 1812، خرجت أكثر من 1100 سفينة قرصنة مرتزقة من بالتيمور وماريلاند والمناطق المحيطة بخليج تشيسابيك لشن هجمات على التجارة البريطانية. وقام أصحاب السفن في نيو إنجلند الذين عارضوا الحرب بوجه عام بإرسال القليل من الطرادات فقط. وكانت السفن التي أرسلت من بالتيمور في عام 1812 مختلفة عن أقرانها في ثورة 1775. فقد حملت على متنها أعداداً كبيرة من الرجال وأعداداً أكبر إن لم تكن أكثر تنوعاً من المدافع. وفي تحفز لاندلاع نزاع، رابطت عشر سفن حربية مُوّلت بشكل خاص، كل منها وزنها أكثر من 300 طن، في أحواض سفن بالتيمور وحدها.

وبالتأكيد كانت هذه السفن ستمثل عقبة كبيرة أمام العمليات البحرية الملكية لو بقيت في تشيسابيك ولكن إغراء الاستحواذ على مكاسب كبيرة في السفن التي تسير في الممرات البحرية في العالم أغواها بسرعة فخرجت من هذا المكان. وبالتالي عندما شن البريطانيون هجوماً على فورت ماك هنري في ميناء بالتيمور وأحرقوا العاصمة الأمريكية في واشنطن العاصمة لم يواجههم سوى أسطول صغير من البوارج البحرية

التي خصصها توماس جيفرسون للدفاع عن السواحل. ولحسن حظ الأمريكيين، كان فورت ماك هنري حصناً حديثاً استعصى على البريطانيين ومنعهم من الحصول على موطئ قدم على الأراضي الأمريكية.

ومع ذلك، وبحلول هدنة عام 1815، اكتشف أنه لم يتحقق أي هدف من أهداف الحرب الأمريكية. فقد استولي في القتال على اثنتين من ست بوارج تحمل كل منها 44 مدفعاً وهي تشيسابيك وبريزيدنت والتي كانت مبعث فخر الأسطول الأمريكي. إلا أن التاريخ رفض فكرة الفشل الكئيب للأسلحة الأمريكية نظراً للأوهام الأقل مرارة بتحقيق نجاح في الانتصارات المثيرة التي حققتها بشكل كبير البوارج كونستيتيوشن ويونايتد ستيتس، والدفاع الناجح في فورت ماك هنري، والنجاحات الضئيلة لقوات البحرية الأمريكية في البحيرة إيري، وبحيرة تشامبلين، وفي فورت إيري. ولم يثبت أن أياً من هذه الانتصارات كان انتصاراً حاسماً. ولكن الأمر ببساطة هو أن البريطانيين الذين نجحوا أخيراً في دحر نابليون قد سئموا الحرب. بيد أن القراصنة المرتزقة الأمريكيين ساعدوا في إضعاف روح القتال البريطانية بالاستيلاء على شحنات سفن تقدر قيمتها بأكثر من 40 مليون دولار (أمريكي) في أقل من سنتين بمعدل يصل أحياناً إلى أكثر من ثلاثين غنيمة في الشهر. وأثبتت السفن الحربية الخاصة في الواقع أنها السلاح الهجومي الأمريكي الوحيد المؤثر أثناء الحرب. وأشار أحد المراقبين المعاصرين إلى أن القراصنة المرتزقة الأمريكيين في عام 1812 «دافعوا عن شرف بلدهم وحدهم تقريباً»[32].

القراصنة المرتزقة في عهد نابليون

حافظ الفرنسيون كذلك على تقاليد القرصنة المرتزقة ضد البريطانيين. فقد استولى القراصنة في الثورة الفرنسية على ما يزيد عن 5500 سفينة بريطانية من عام 1793 إلى عام 1801، وعلى أكثر من 5300 سفينة من عام 1803 إلى عام 1814. ولم يتسبب سقوط قواعد خاصة بالقرصنة المرتزقة الفرنسية مثل إيل دي فرانس وجوادالوب في جزر الهند الغربية إلا في قليل من المشاكل للطرادات لأنها ببساطة وجدت قواعد

جديدة. وفي منطقة الكاريبي، كان عدد من القراصنة المرتزقة يعملون انطلاقاً من ساحل كولومبيا.

وكان روبرت سركوف هو أكثر القراصنة المرتزقة في العهد النابليوني نجاحاً وتميزاً. وأبرز أعماله الاستيلاء بشكل مغامر على سفينة كينت من إيست إنديامان التي كان على متنها 38 مدفعاً وطاقم يبلغ 437 فرداً من بينهم جنود، وكذلك استيلاؤه على لا كونفيانس التي كان على متنها 18 مدفعاً وطاقم يبلغ 120 فرداً.

ولم يترك السلام العام الذي أعقب هزيمة نابليون سوى القليل من الفرص للقرصنة المرتزقة. فقد أصبحت دول أوروبا وبشكل متزايد أكثر انشغالاً بالنزاعات الداخلية وبالأمور التجارية الاستعمارية. وتخلى البحارة في الولايات المتحدة بوجه عام عن مجال القرصنة المرتزقة للتركيز على تجارة حمل الأجانب وصيد الحيتان على مستوى العالم وتجارة المهاجرين عبر الأطلسي وهي التجارة التي كانت تتزايد في ذلك الوقت.

الحواشي

1. فرنسيس آر ستارك، إلغاء القرصنة المرتزقة وإعلان باريس (نيويورك: مطبعة جامعة كولومبيا، 1897) ص. 72.
2. جورج ماسيلمان، مهد الاستعمار (نيو هيفين، طبعة: مطبعة جامعة ييل، 1963) ص. 51.
3. جيمس جي ليدون، القراصنة والقراصنة المرتزقة والمكاسب (أبر سادل ريفر، نيوجيرسي: مطبعة ذا جريج، 1970) ص. 48.
4. ألكسندر وينستون، لا أحد يعرف قبري: القراصنة والقراصنة المرتزقة، من عام 1665 إلى عام 1715 (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1969) ص. 86 – 95.
5. ليدون، ص. 51 – 54 . طالع أيضاً وينستون، ص. 112– 162.
6. لوسي إم سالمون، شركة الهند الغربية الهولندية على نهر هدسون (بوكيبسي، نيويورك: نشر خاص، 1915) ص. 30 – 32.

7. جيروم آر. جاريتي، البحرية الخاصة بالجمهورية: أعمال القرصنة المرتزقة الأمريكية كما حدث في بالتيمور أثناء حرب عام 1812 (ميدل تاون، طبعة: مطبعة جامعة ويسليان، 1977) ص. 3.
8. روبرت كارس، موانئ النداء (نيويورك: سكريبنر، 1967) ص. 95. على الرغم من أن خطاب القانون الإنجليزي كان يتطلب إرسال القراصنة إلى بريطانيا لمحاكمتهم فقد اعتبر هذا غير عملي في جميع الحالات باستثناء الحالات الأكثر بروزاً.
9. على عكس الأساطير البحرية، لم يكن أسطول الولايات الكونفدرالية الأمريكية (1861– 1865) مكوناً فقط من سفن القرصنة المرتزقة تلك ولكنه تكون أيضاً من سفن بحرية نظامية قامت بدور السفن المغيرة على السفن التجارية وهو دور يشبه إلى حد كبير دور غواصات الحربين العالميتين في القرن العشرين.
10. كانت محكمة غنائم أمريكية، واحدة من خمس محاكم فقط في نيو إنجلند، تقع في نورووك بكونيتيكت. وأثناء الهجوم، كان الكثير من سجلات البلدة قد احترق، مما أدى تقريباً لمحو وجود محكمة الغنائم في نورووك من تاريخ البحرية الأمريكية.
11. تجدر الإشارة إلى أن الكثير من المؤيدين لأمريكا اشتغلوا كقراصنة مرتزقة بريطانيين تحت العلم الملكي وشنوا هجمات سفن المتمردين بالطريقة نفسها تقريباً.
12. جاريتي، ص. 6.
13. تمثل مثل هذه السجلات مصدراً مفيداً للمواد الأولية للمؤرخين.
14. إتش نيكولاس، تاريخ البحرية الملكية (لندن، 1847) ص. 200، ستارك، ص. 51.
15. فريد تي جان، أسطول المعارك البريطاني: بدايته ونموه عبر القرون (1912، إعادة الطبع، لندن: مطبعة كونواي ماريتايم، 1997) ص. 16.
16. ستارك، ص. 52.
17. جاريتي، ص. 4.

18. كينث آر أندروز، القرصنة المرتزقة في عهد إليزابيث: القرصنة المرتزقة الإنجليزية أثناء الحرب الإسبانية، 1585 – 1603 (كامبريدج : مطبعة جامعة كامبريدج، 1964) ص. 16– 18. طالع أيضا أيفور نويل هيوم، مائة مارتين (شارلوتيسفيل: مطبعة جامعة فرجينيا، 1979).
19. هيئة المتنزهات القومية، حصون سان خوان القديمة: موقع سان خوان التاريخي القومي، بورتوريكو (واشنطن، العاصمة: وزارة الداخلية الأمريكية، 1996) ص. 34 – 37.
20. كيفن فيليبس، حرب الأقارب: الدين والسياسة وانتصار أمريكا الإنجليزية (نيويورك: بيسيك بوكس،1999) ص. 30.
21. ألفريد ثاير ماهان، تأثير القوة البحرية على التاريخ، 1660 – 1783 (1894، إعادة طبع نيويورك: دوفر، 1987) ص. 105.
22. ماهان، ص. 61.
23. ستارك، ص. 68– 69.
24. المصدر السابق، ص. 69 التشديد مضاف.
25. المصدر السابق، ص. 72.
26. صموئيل دبليو برايانت، البحر والولايات: التاريخ البحري للشعب الأمريكي (نيويورك: توماس ي كرويل، 1967) ص. 86.
27. ستارك، ص. 121.
28. جريدة «كرونيكل» اللندنية، 2 ديسمبر – 30 يناير 1776، من تقارير ويليام بيل كلارك، بحرية جورج بواشنطن. كونها تأريخا عن أسطول سعادته في مياه إنجلاند (باتون روج، مطبعة جامعة ولاية لويزيانا، 1960) ص 61.
29. المصدر السابق، ص. 63.
30. جاردنر و. ألان، التاريخ البحري في الثورة الأمريكية، مجلد 1 (ويليامستاون، إم إيه: دار كورنر، 1970)، ص. 83– 84.
31. جيمس إم . فولو، الحرب في البحر، يوميات تاريخ حي (يناير 1987) ص. 2–

18. طالع أيضاً ويليام بيل كلارك، سفن قرصنة بن فرانكلين: الملحمة البحرية للثورة الأمريكية (وستبورت، طبعة: مطبعة جرينوود، 1969).

32. جاريتي، ص. 244.

الفصل الثاني عشر

عصر المعارك البحرية

اتسم هجوم عام 1781 بقيادة الأدميرال دو جراس بكونه أهم معركة بحرية في عصر الإبحار وأكثرها نجاحاً.

جوناثان آر دال – مؤرخ بحري

يمكن اعتبار عصر المعارك البحرية صراعاً واحداً طويلاً امتد نحو قرن وربع القرن، بداية من الثورة المجيدة في عام 1688 وحتى النصر الإنجليزي في معركة الطرف الأغر عام 1805 خلال الحروب النابليونية. وقد تميزت هذه الفترة باختفاء البحارة العسكريين الذين ظهروا في عصر التجارة واستبدلوا بظهور السفن العسكرية الأصلية التي من أهم مهامها السيطرة على المسارات البحرية. ومع تغير التكتيكات البحرية في هذه الحقبة بصورة تدريجية، بالإضافة لتغير تكنولوجيا بناء السفن وفاعلية الأسلحة البحرية التي تغيرت ولو بقدر ضئيل، خضعت التكتيكات البحرية المستخدمة من قبل الطرفين لتطور بسيط فيما يخص الاستراتيجية والتنفيذ[1].

ودارت في هذه الفترة سبع حروب بين إنجلترا وفرنسا مع دعم مجموعة من الدول الأوروبية لكل منهما، وهذه الحروب هي:

1. حرب حلف أوجسبرج (1688 – 1697).
2. حرب الخلافة الإسبانية (1702 – 1713).

3. حرب الخلافة النمساوية (مرحلتان من 1740 – 1748).
4. حرب الأعوام السبعة (1756 – 1763).
5. حرب الاستقلال الأمريكي (1775 – 1783).
6. الحروب التي دارت مع الجمهورية الفرنسية الجديدة.
7. الحروب التي دارت مع إمبراطورية نابليون.

وكان هناك دافعان رئيسيان وراء الحروب الإنجليزية الفرنسية. يتمثل الدافع الأول بصورة جلية في عدم رضا الإنجليز عن خطط فرنسا للاستيلاء على القارة الأوروبية.

في حين تمثل الدافع الثاني في طموحات كل من إنجلترا وفرنسا فيما يخص مناطق التجارة العالمية. وقد هيمنت دولة أوروبية واحدة بالفعل من هاتين الدولتين على البحار مع نهاية هذا العصر.

حرب حلف أوجسبرج

وتعرف هذه الحرب في الولايات المتحدة الأمريكية باسم حرب الملك ويليام، وبدأ هذا الصراع مع بداية الثورة المجيدة التي خُلع بموجبها الملك جيمس الثاني من العرش الإنجليزي. وقد دارت المراحل الأولى من هذه الحرب من دون إراقة الدماء، حين هجر الجيش الملك جيمس، في حين ظل الجزء المتبقي من البحرية والذي لم يشترك رسمياً في حرب الملك ويليام ملك أورانج في منطقة نهر التايمز غير مبال بتحرك الغزاة أسفل القناة الإنجليزية من هولندا إلى ديفون. وقد أرسى ويليام السفن الخاصة به في توربي من دون أن يلقى أي معارضة أو مقاومة، وهرب الملك جيمس طمعاً في حماية الملك لويس الخامس عشر في فرنسا. غير أن الملك الفرنسي لم يكن في استطاعته تحمل ويليام وهو بروتستانتي ألماني متعصب على عرش إنجلترا. وقد لعب ويليام دوراً كبيراً في الاضطرابات الألمانية الخاصة بالبروتستانت منذ نعومة أظافره. وعندما أصبح ملك إنجلترا، تحول بسرعة إلى بطل «البروتستانتية العالمية» واستخدم الأسطول الإنجليزي الهولندي المكوّن حديثاً لدعم هذه القضية ومساندة هذا الهدف[2].

وقد رفضت إنجلترا التوسع عندما قرر البابا تقسيم العالم الجديد ما بين إسبانيا

والبرتغال. ونتيجة لذلك، دفعت مسألة البروتستانتية إنجلترا – وهي التي لا تعاني من أي قيود من البابا – بالسعي بنشاط من أجل القوة والنفوذ البحري. وقد أصبحت الرغبة في تأمين إنجلترا والمستعمرات الإنجليزية ضد البابوية الرومانية الكاثوليكية من أهم ما يميز المواطنين الإنجليز والهوية الإنجليزية. ونتيجة لذلك، أسبغ البحارة العسكريون البروتستانت على حروبهم ضد الملكية الكاثوليكية في فرنسا وإسبانيا صبغة الصليبية.

وتمثل أثر اعتلاء الملك ويليام والملكة ماري العرش الإنجليزي على النفوذ البحري الإنجليزي في التوحيد ما بين الأساطيل الإنجليزية والهولندية كحلفاء لبعضهما بعضاً. غير أن الأسطول الهولندي ظل تحت حماية الأدميرالات الإنجليز بأي حال من الأحوال. وعلى الرغم من ذلك استخلص الملك الفرنسي لويس أن باستطاعته الفوز في حرب بحرية ضد إنجلترا إذا استخدم أسطوله البحري وسفن القرصنة المرتزقة الخاصة به في دعم الملك جيمس من دون كشف مصالحه تلك بصورة كبيرة في القارة. وقد أتت خطط الملك لويس ثمارها بشكل جيد، إذ استطاع الملك جيمس المنفي بمساعدة الجيوش الفرنسية الانتقال إلى أيرلندا من خلال الأسطول البحري الفرنسي. كما استطاع الملك جيمس بمساعدة الكاثوليك في أيرلندا السيطرة على معظم الجزيرة بسرعة فائقة.

وتوجّه سرب إنجليزي صغير تحت قيادة الأدميرال السير جورج روك لتحرير لوندنديري. وقاد الملك ويليام بعد ذلك مباشرة جيش المعارضة ضد أيرلندا تحت حماية أسطول يقوده الأدميرال كلاوديسلي شوفل.

ثم أُرسل سرب ثالث من القوات تحت قيادة الأدميرال هنري كيليجرو إلى جبل طارق لمنع الاشتباك مع الأساطيل الفرنسية المتمركزة في مدينتي طولون وبريست. وقام الملك ويليام بدافع من نقص الخبرة أو الثقة الزائدة بالنفس بفصل القوات البحرية بصورة خطيرة جداً واضعاً روك وشوفل في المياه الأيرلندية، وكيليجرو في مقابل شاطئ إسبانيا، في حين ظل الجزء المتبقي من الأسطول تحت قيادة الأدميرال إيرل تورينجتون في القناة الإنجليزية.

وللأسف فقد فشل سرب كيليجرو في مهمته وفشل في اللحاق بسرب طولون. ولأول مرة، سيطر أسطول فرنسي مكون من 80 سفينة بحرية تحت قيادة الأدميرال كومت آن دو تورفيل على القناة الإنجليزية. في حين كان الأسطول الهولندي الإنجليزي تحت قيادة تورينجتون، والمكون من 55 سفينة بحرية، القوة البحرية الوحيدة المتاحة لإيقاف الغزو الفرنسي لإنجلترا. ولكونه شخصية غير مشهورة لدى الإنجليز، بالغ تورفيل في تقدير صعوبة قيادة الأسطول إلى القناة الإنجليزية، كما أنه لم يصطحب معه قوات كافية للغزو. وبالإضافة لذلك، أصدرت الملكة ماري في غياب الملك ويليام أوامر لتورينجتون بمهاجمة الفرنسيين فوراً. ورفض تورينجتون في بداية الأمر الاشتراك في مناورة دفاعية قد تنقذ الأسطول الخاص به من التعرض للهلاك والدمار الكامل، ولكنه واجه إصرار الملكة ماري ومستشاريها على تنفيذ مثل هذا الأمر.

الجرف البحري

وانتظر الإنجليز تورفيل عند الجرف البحري آملين في مهاجمة المؤخرة الفرنسية بمساعدة الريح، ولكنهم رفضوا أي إجراء آخر لتعويض النقص العددي في القوات. ثم سارعت الطليعة الهولندية لجيش تورينجتون، سواء عن سوء فهم أو عدم طاعة لأوامر قائدها ودخلت في صفوف الفرنسيين ولكن الفرنسيين استطاعوا تدمير أجزاء كبيرة من طليعة جيش الهولنديين ووسطهم. ثم أظهر تورينجتون بعض مهاراته واستطاع تحرير تلك السفن عن طريق التضحية بعدد من السفن البحرية الهولندية الأخرى وسفينة إنجليزية واحدة وتلك السفن اخترُقت ودُمّرت في المحاولات التي قاموا بها لمنع احتجاز الطليعة الهولندية ووقوعها في الأسر. ثم تراجع تورينجتون بقواته إلى القناة الإنجليزية حسب الخطة التي وضعها وذلك قبل أن تقوم الملكة بالتدخل وتعديل استراتيجيته الحربية.

وعلى الرغم من انتصار تورفيل في القناة الإنجليزية والسيطرة عليها، إلا أنه قد أخفق في استئناف انتصاراته، إذ لم يكن الفرنسيون مستعدين للانتصار. ومع مرور الوقت أصبح لديهم قوة غزو جاهزة للنزول، مع عودة كل من شوفل وكيليجرو للقناة

الإنجليزية. وفي وقت قصير للغاية، استطاع الإنجليز جمع أسطول كبير لتهديد عمليات تورفيل. وعلى هذا الأساس ضاعت فرصة غزو فرنسا لإنجلترا، وأدرك تورفيل هذا الأمر، ولم ير الملك لويس الرابع عشر مثيلاً لتلك الفرصة مرة أخرى[4].

بارفلور/ لا هوج

وبعد عامين من واقعة الجرف البحري، ألحق أسطول هولندي إنجليزي تحت قيادة الأدميرال اللورد جون راسيل في بارفلور، الهزيمة بالأدميرال تورفيل بينما كان يقود أسطولاً أقل في العدد هذه المرة. وحاول تورفيل في المقابل إعادة السيناريو الذي وقع في الجرف البحري، إلا أن الأسطول الفرنسي كان منتشراً ومتفرقاً على مساحة كبيرة هذه المرة. وفي معركة بارفلور، واجهت المؤخرة الخاصة بأسطول تورفيل قوات تفوقها عدداً مرتين، ومزّق راسيل وسط تلك القوات. ونتيجة لذلك، ولأنه رأى عدم الجدوى في القيام بأي فعل لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من قواته، أمر القائد الفرنسي أسطوله بالفرار لأي موانئ قريبة قد يتمكنون من اللجوء إليها. وقد وصل الهيكل الأساسي للأسطول إلى سانت مالو من دون خسائر، في حين وصلت ثلاث سفن بالإضافة إلى سفينة تورفيل الأساسية إلى شيربورج.

بينما لجأت اثنتا عشرة سفينة بحرية فرنسية إلى لاهوج وتبعها سربان إنجليزيان على مقربة منها تحت قيادة الأدميرالات سير رالف ديلافال وسير جورج روك. وأرسل الإنجليز البحارة ورجال مشاة البحرية في القوارب الخاصة بالأسطول في «بعثة إبادة» قامت بالقضاء على السفن الاثنتي عشرة التي حاولت الهرب إلى الميناء والاحتماء به.

وانتهت الحرب في 1697 بهدنة تكتيكية، بينما عجز الملك ويليام عن هزيمة الفرنسيين في القارة، في حين عجز الملك لويس عن غزو إنجلترا. ونتيجة لذلك، تخلى الملك لويس عن جهوده الرامية إلى السيطرة على البحر ولم يحاول استئنافها أبداً. وفي السنوات التالية، لم يكن هناك أي أثر للسفن الفرنسية في البحار سوى لبعض السفن التجارية بالإضافة لبعض سفن القرصنة المرتزقة التابعة لهم[5].

حرب الخلافة الإسبانية

في عام 1700، عبر حفيد ملك فرنسا، لويس الرابع عشر، عن رغبته في اعتلاء العرش الإسباني الخالي. وفي ظل هذه الظروف كحق له تحت اسم الملك فيليب الخامس، تعاظمت الاحتمالات لدى الملك لويس الرابع عشر في إمكانية السيطرة على أوروبا كلها تحت ظروف توحيد دول أوروبا البروتستانتية كلها لتكوين تحالف واحد. وكانت حرب الخلافة الإسبانية (1702 - 1713) آخر الحروب البحرية التي تميزت بوجود أساطيل كبرى تكونت من مئات من السفن، ذلك أنه بعد عام 1713، تقلص عدد الأساطيل المحلية وانخفض عددها إلى العشرينيات والثلاثينيات بدلاً من المئات، غير أنها أصبحت تتكون من مزيد من السفن البحرية الأكثر تخصصاً في الحرب. وعلى الرغم من الأعداد الضخمة للأساطيل المعادية، فإن هذه الحرب لم يتخللها سوى القليل من الأحداث المهمة. فشنّ الفرنسيون مرة واحدة فقط هجوماً لغزو إنجلترا، غير أن وجود البحرية الملكية في ذلك الوقت أثبت بما لا يدع مجالاً للشك قدرتها على مجابهة مثل هذا العدوان والوقوف على قدم المساواة مع تلك الأساطيل البحرية ووجهت الرد المناسب لتلك القوات. ولقد حاول الأدميرال جورج باينج جذب الفرنسيين إلى معركة حاسمة إلا أن محاولته هذه باءت بالفشل وقوبلت بالرفض من جانبهم.

ولم تتخلل فترة الثلاثين عاماً وهي فترة حرب الخلافة الإسبانية أي معارك بحرية حاسمة، غير أن الأسطول الإنجليزي الهولندي المتحالف لعب دوراً عسكرياً بالغ الأهمية في مساعدة دوق مارلبورو أثناء الحرب البرية في القارة. وقد أشار ألفريد ثاير ماهان أنه لتقدير أثر القوة البحرية لقوات التحالف، يجب أن تنتبه للضغط المتواصل الذي سببته هذه القوة على فرنسا. «هكذا تكون القوة البحرية، هادئة في آثارها»[6].

جبل طارق

قام جزء مهم جداً من استراتيجية دوق مارلبورو على قدرة الملكية البحرية على منع اتصال الأساطيل الفرنسية في مدينتي طولون وبريست. ولعدم وجود قاعدة قريبة،

أجبرت العواصف الخريفية القادمة من الغرب الإنجليز على ترك قواعدهم في البحر الأبيض المتوسط في نهاية أكتوبر من كل عام. وانخفض نشاط إقامة المعسكرات في البحر الأبيض المتوسط لعدة أشهر حتى اقتراب فصل الصيف.

وفي عام 1702، قاد الأدميرال روك الأسطول للهجوم على جبل طارق. وقد فوجئت الحامية الفرنسية على الجزيرة بالنزول الناجح لجنود مشاة البحرية الذين يقودهم روك. وقام الأسطول الفرنسي فوراً بالدخول للبحر في محاولة منه لاستعادة الجزيرة مرة أخرى.

وقد بدأت معركة ملقة وتميزت بالدموية، غير أنه لم تؤسر أي سفن من الجانبين. وأبحر المحاربون فوراً إلى الوطن فور انتهاء المعركة. وعلى الرغم من ذلك فقد ترك أدميرال روك خلفه سرباً آخر بقيادة الأدميرال جون ليك، وهو قائد متميز، والذي استطاع الاستيلاء على جبل طارق بالإضافة إلى نجاحه في أسر قاعدة استراتيجية أخرى في مينوركا.

وفي عام 1713، استطاع الإنجليز بموجب معاهدة أوتريخت تأمين الحصول على جبل طارق ومينوركا بالإضافة لعدد من الجزر في غرب الهند لتكون تابعة للتاج الإنجليزي، غير أنه سرعان ما أنشأ البوربون تلك المناطق الخاصة بهم في إسبانيا. وفي ظل هذه التطورات، لا يمكن إغفال استرداد جبل طارق أو «الصخرة» أو التقليل من أهمية ذلك. وقد ساعدت الظروف الجغرافية والأحداث القائمة على جعل هذه المنطقة واحدة من أهم الأماكن الاستراتيجية في العالم[7].

حرب أذن جنكينز «Jenkins' Ear»

تمتعت أوروبا لفترة ربع قرن بعد معاهدة أوتريخت بالسلام. غير أنه في عام 1739، تورطت إنجلترا في صراع ليس له معنى مع الإسبان فيما عرف بحرب أذن جنكينز. فقد أبلغ القبطان روبرت جنكينز مجلس العموم أنه قد أوقف من قبل السفن الحربية الإسبانية. وعندما رفض القبطان السماح للإسبان بتفتيش السفينة الخاصة به، قطعوا إحدى أذنيه. وسرعان ما أصبحت عملية الانتقام لما حدث لجنكينز قضية عامة وأعلنت

الحرب ضد إسبانيا. غير أنه أشيع أن قصة قطع أذن جنكينز لم تكن سوى قصة من وحي الخيال من أجل كسب الدعم العام لشن عدوان على إسبانيا[8].

وفي ظل الجهود الحثيثة التي بذلها الإنجليز للاستيلاء على الجزر الإسبانية المنتجة للسكر في الكاريبي، جهز الإنجليز أسطولاً مكوناً من 124 سفينة، 29 منها كبيرة الحجم للهجوم على قرطاجة. وضم الأسطول 12000 جندي منهم أكثر من 2000 متطوع أمريكي. وكان يقود مشروع الأسطول بالكامل الأدميرال إدوارد فيرنون. وعلى الرغم من قدرات فيرنون البحرية الرائعة، إلا أن المهمة فشلت فشلاً ذريعاً، حيث رفض قائد الجيش التعاون مع البحرية، كما أثر المرض الاستوائي على إنقاص عدد القوات. وأصر سكان المستعمرات على العودة حين بدأت أعدادهم في النقصان في منتصف القتال. وقد نجا أقل من نحو 3000 رجل من القتال، في حين عاد أقل من نحو 700 أمريكي فقط إلى المستعمرات. وبالإضافة للفشل الواضح، تركت الحرب آثاراً واضحة على سلوك الأمريكيين المقيت تجاه جنود الجيش البريطاني النظاميين[9].

حرب الخلافة النمساوية

في عام 1740، توفي الملك تشارلز السادس الذي يحكم النمسا ولم يترك وريثاً ذكراً. وقد حاول تشارلز إقناع أوروبا بدعم ماريا تيريزا في اعتلاء العرش من بعده. غير أنه سرعان ما اعترضت فرنسا وكونت تحالفات مع أعداء ماريا تيريزا. وعارض الإنجليز أي خطوة تقوم بها فرنسا في هذا الصدد، وأعلن الإنجليز الحرب على فرنسا في 1744.

ولم يستطع الإنجليز تحقيق أي نجاح يذكر في الحرب البرية التي خاضوها ضد الفرنسيين، واستمرت خسارتهم لمعركة تلو الأخرى لصالح الفرنسيين بطول القارة الأوروبية. واستطاع الفرنسيون الاستيلاء على أهم مركز تجاري في مدراس في الهند من جيوش شركة الهند الشرقية. وقد دفع الضعف الواضح للإنجليز الاسكتلنديين وهم المؤيدون لستيوارت والذين تنحوا عن العرش في عام 1688 إلى محاولة استعادة العرش الإنجليزي من شاغله الحالي الملك جورج الثاني. ولقد فشلت تلك الثورة والتمرد

الاسكتلندي في عام 1745– على الرغم من نجاح التمرد في كسب بعض المعارك في شمال بريطانيا – إلا أنه قد تمت السيطرة على هذا التمرد وإبادته تماماً في معركة كالودين في عام 1746.

لويسبيرج

في الولايات المتحدة الأمريكية، اتحدت مجموعة من مستعمرات نيو إنجلند لشن هجوم على الفرنسيين. وكان هدفهم هو الاستيلاء على حصن لويسبيرج المنيع في جزيرة كاب بريتون. «فقد بدا هذا الحصن الكاثوليكي المنيع للكثير من المستعمرين بؤرة للكثير من الشر»، كما تصاعدت رغبتهم في القضاء على الوجود الفرنسي في كندا بسبب الكره لأتباع الديانات الأخرى[10].

وعلى الرغم من التفرقة الدينية، تميزت الحملة بالحكمة الاستراتيجية. كما تميزت لويسبيرج بكونها مركزاً يستطيع من خلاله الفرنسيون شن الهجمات الهندية على حدود نيو إنجلند. كما أنها تهدد وبصورة مباشرة قدرة أسطول الصيد الخاصة بالمستعمرات على استخدام مراكز صيد الأسماك وتجفيفها وتمليحها على الشاطئ الكندي.

وقد جهز المستعمرون أسطولاً مكوناً من زهاء 100 سفينة وهي في الغالب مراكب شراعية صغيرة أحادية أو ثنائية الصاري، وقاد هذا الأسطول القبطان إدوارد تيانج من ولاية ماساتشوستس. كما قاد القوات البرية والتي تتكون من 4000 من قوات المقاطعات الكولونيل ويليام بيبريل من ولاية ماين. وقد انضمت للبعثة «الأمريكية بالكامل» أربع سفن كبرى من الملكية البحرية يقودها العميد البحري بيتر وارين. وكان هذا هو الجزء الوحيد التي أسهمت فيه الحكومة.

وسرعان ما حاصر وارين لويسبيرج وأسكت أسلحة الدفاع على الجزيرة في الميناء. ثم غطى النزول البرمائي للقوات المستعمرة والتي كانت تحملها مراكب مفتوحة تصارع الأمواج الشرسة. وبعد مرور سبعة وأربعين يوماً على الحصار، استسلم الحصن. وفي الوقت عينه استولت سفن وارين على العديد من السفن الفرنسية والتي

لم تكن تدرك أن الميناء لم يكن في أيد أمينة. وقد خلق رفض العميد البحري مقاسمة الأموال مع الربابنة المستعمرين فرصة للخلاف والشقاق.

وعلى نطاق واسع، شابهت الحرب في البحر التعادل في الشطرنج مع امتلاك كل طرف زهاء 3000 من السفن التجارية. وكان سقوط لويسبيرج في أيدي الإنجليز إنجازاً عظيماً. ومع معاهدة إكس لا شابل التي اتُفق على توقيعها في عام 1748، استولى الإنجليز على أكاديا (نوفا سكوتيا)– ومن بعدها مباشرة طردوا السكان الفرنسيين وعملوا على إنشاء قاعدة بحرية كبرى في هاليفاكس. واستشاط المستعمرون الأمريكيون غضباً حين ردّت الحكومة مدينة لويسبيرج إلى الفرنسيين مقابل مدينة مدراس.

وكان من الواضح ظهور صراع آخر في الأفق بين كل من إنجلترا وفرنسا من أجل الاستيلاء على أمريكا الشمالية[11].

حرب الأعوام السبعة

بدأت حرب الأعوام السبعة (الحرب الفرنسية والهندية في أمريكا) فعلياً في عام 1754 بمناوشات في صحراء غرب بنسلفانيا بين القوات الفرنسية المستعمرة وميليشيا فرجينيا بقيادة ضابط شاب عديم الخبرة يدعى جورج واشنطن. وكان هذا الإجراء بمثابة الإحراج السياسي للحكومة الإنجليزية وتصاعد الأمر بصورة سريعة ليتحول إلى نزاع عالمي. واندلع القتال في البر والبحر في أمريكا الشمالية وغرب الهند وأوروبا والهند وشرق الهند والمحيط الهندي ما بين تحالفات كبرى على الجانبين مما أدى إلى اندلاع «حرب عالمية» حقيقية[12].

وفي عام 1756، أيقنت إنجلترا أنها لن تستطيع مواجهة القتال في البر مع فرنسا في أوروبا والهند وأمريكا الشمالية، وبالتالي كوّنت أسطولاً قوياً لهزيمتهم في البحر. ثم أبرمت الحكومة معاهدة تحالف مع فريدريك، حاكم بروسيا. وكانت إنجلترا بموجب هذه المعاهدة تساهم في الحرب البرية بالإمدادات والأموال وعدد محدود من الجنود غير أن وطأة القتال البري ستقع على كاهل أهالي بروسيا. كما أن الإنجليز باستطاعتهم التركيز على قتال الفرنسيين في أمريكا الشمالية والبحر فقط. ومن جانبهم، فقد تحالف

الفرنسيون مع النمسا الكاثوليكية. ومن ثم واجهت الامبراطوريتان الكاثوليكيتان الأمتين اللتين تدينان بالبروتستانتية. وسرعان ما نجحا في هزيمة القوات الفرنسية النمساوية في معركة روسباك في عام 1757. ومع الهزيمة الكبرى للفرنسيين على البر والتي أعجزت قواتها البرية بشكل كبير، كان من السهل على الإنجليز تتبعهم في البحر بهمة ونشاط أكبر.

واشترك الفرنسيون في حرب الأعوام السبعة بزهاء 80 سفينة كبرى، في حين امتلك الإنجليز زهاء 120 سفينة مسلحة مزودة بأكثر من 70000 من البحارة المدربين. وأحرز الأدميرال إيدموند بوسكاوين النصر البحري الأول بالقرب من مدخل خليج سانت لورنس في كندا. واعترض بوسكاوين أربع سفن حربية فرنسية وأقتفى أثرها، واشترك القبطان ريتشارد هاو بسفينته دونكيرك المزودة بستين مدفعاً مع سفينة الأولكيد الفرنسية المزودة بـ 64 مدفعاً، وبدأوا الهجوم العنيف بالمدفعية حتى استسلمت السفن الفرنسية. وساعد هذا الانتصار كلاً من بوسكاوين وهاو على اكتساب وضع متميز في تاريخ البحرية الإنجليزية فيما بعد.

وشنّ الإنجليز فيما بعد عدداً من الحملات العسكرية التي لم تحصد النجاح. واتسمت الأولى بكونها أكبر فشل عسكري بري في ذاك الوقت. فقد صدمت هزيمة الجنرال إدوارد برادوك وحراس الكولد ستريم أمام الفرنسيين وحلفائهم الهنود عند نهر المونونجاهيلا في أمريكا العامة، البريطانيين في عام 1755. وكانت هناك أيضاً هزيمة بعثة الأدميرال جون باينج في البحر الأبيض المتوسط في العام نفسه. وبعد ترك القاعدة الإنجليزية في مينوركا لأسطول الأعداء، حوكم باينج وأعدم بتهمة سوء الإدارة.

وكانت محاولة الأدميرال فرنسيس هولبورن لاستعادة لويسبيرج في عام 1757 أقل حدة. فقد أبحر الأسطول الإنجليزي للميناء وكان أمامه 16 من السفن البحرية الفرنسية الكبرى التي تحوم حول الحصن ولكنه تراجع من دون وقوع أي اشتباكات. وقام الإنجليز الأمريكان بتسجيل هذا الفشل إذ كانوا يأملون في استرداد الحصن قبل نهاية الحرب.

وعلى الرغم من تلك التطورات، استمر الإنجليز في مجهوداتهم، فأرسلت بعثة

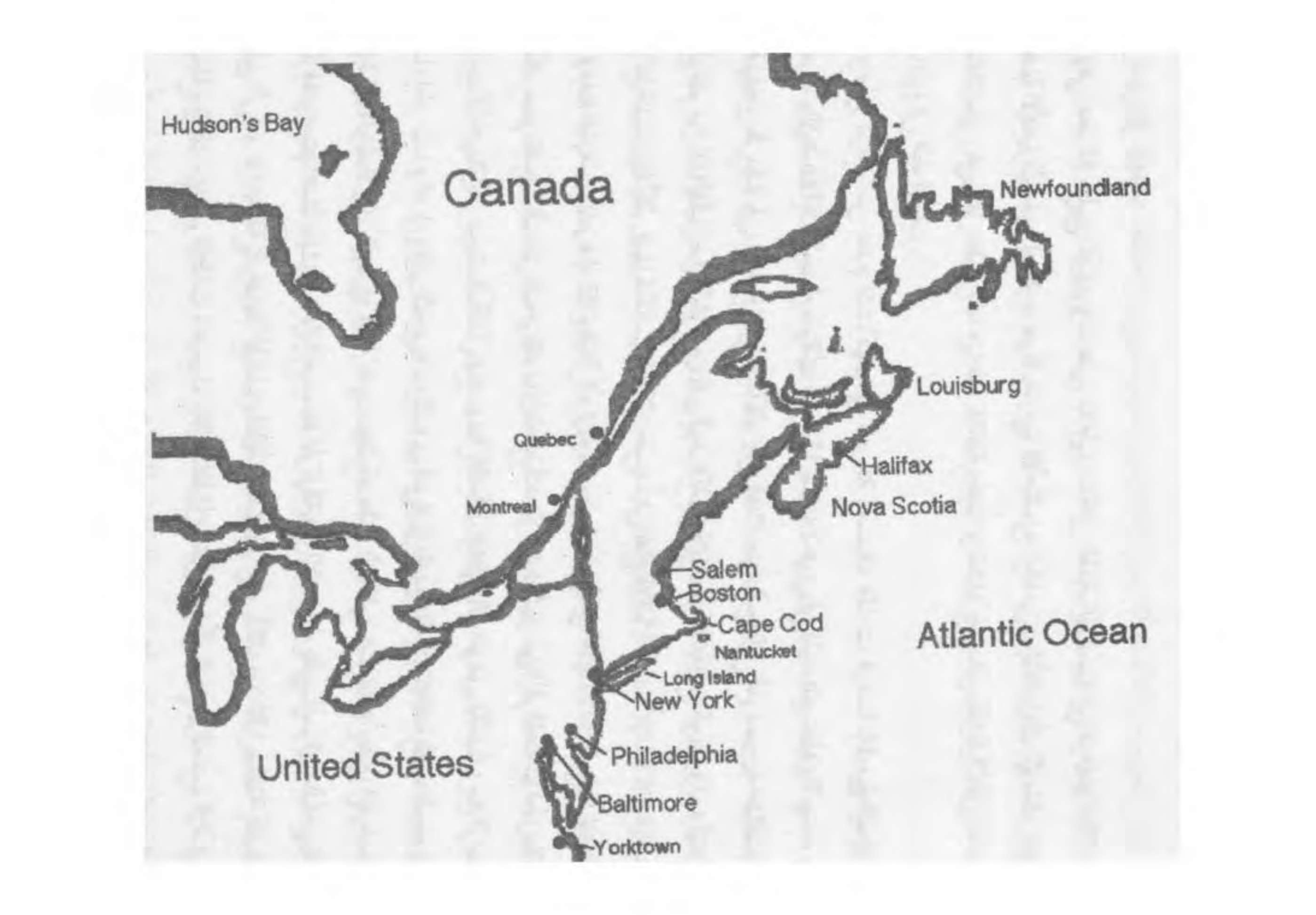
مكونة من «الأمريكان فقط» لتأمين ممر البحيرة من كندا حتى نيويورك في عام 1756 وقد حققت فوزاً مدهشاً على الجنود النظاميين للجيش الفرنسي. وفي عام 1758، كُوّن أسطول جديد في هاليفاكس للهجوم على لويسبيرج مرة ثانية. وقاد بوسكاوين المخضرم بقيادة العديد من السفن، و40 مقاتلاً، و8000 بحار. في حين قاد الجنرال جيفري أمهيرست والجنرال جيمس ولف قوة مكونة من 12000 من الجنود البريطانيين النظاميين. وقد حاصر بوسكاوين ميناء لويسبيرج بعد أن نجح أمهيرست وولف في إنزال قواتهما البرية. ومع حصار الحصن وفشل محاولات كسر الحصار، استسلم الفرنسيون خلال أسابيع قليلة.

العام الرائع – 1759

عاد الجنرال ولف بعد النجاح الذي تحقق في لويسبيرج إلى كندا في عام 1759 للهجوم على كيبيك بينما يصطحب معه قوة هائلة من الجنود يدعمها 49 من رجال الحرب، وزهاء 200 من الناقلات، و14000 من البحارة، بالإضافة لجنود المشاة. وقد أجلت القوات مهمتها بصورة مؤقتة بسبب موسم سقوط الجليد، وسلكت السفن الطريق الخاص بنهر سانت لورنس بمساعدة بحارين أكفاء تحت قيادة الأدميرال تشارلز ساندرز وجيمس كوك وهو قائد الأسطول.

وفي الخريف، استُولي على القلعة الكبرى في كيبيك على يد ولف. إلا أنه مع وجود تهديد بتجمد الأسطول خلال الشتاء الكندي القادم، اضطر الأدميرال ساندرز إلى الانسحاب تاركاً وراءه قوة برية صغيرة للسيطرة على المدينة حتى الربيع. ولا يمكن إغفال أهمية وصول البحرية الملكية في كيبيك في عام 1760. فقد أكدت الانتصار الذي تحقق في عام 1759 وأدت إلى سقوط مونتريال وجميع أجزاء كندا الفرنسية بعد ذلك.

كما كان عام 1759 جيداً بالنسبة للإنجليز في البحر. فقد دمرت البحرية الملكية الأسطول الفرنسي الذي تكون بغرض غزو إنجلترا واسكتلندا. وقام الأدميرال رودني بتدمير بارجات الغزو الفرنسي في لوهافر، بينما غزا بوسكاوين في أغسطس أسطولاً


Hudson's Bay
Canada
Newfoundland
Louisburg
Quebec
Halifax
Montreal
Nova Scotia
Salem
Boston
Cape Cod
Atlantic Ocean
Nantucket
Long Island
New York
Philadelphia
United States
Baltimore
Yorktown

فرنسياً يقوده الأدميرال دي لا كلو وتعقبه إلى خليج لاجوس ودمّر جميع السفن وأسرها. ثم استولى سرب غرب الهند على جزيرة السكر الخاصة بجوادالوب، كما أخذت السفن البحرية الخاصة بشركة الهند الشرقية بزمام المبادرة من يد السرب الفرنسي في الهند.

وفي معركة خليج كويبيرون على شاطئ ساحل القناة الفرنسية في نوفمبر 1759، هاجم الأدميرال سير إدوارد هوك سرب الأطلسي الخاص بالأدميرال كومت دي كونفلانس في ظل ظروف مناخية قاسية جداً واستدرج سفن كونفلانس نحو الشاطئ في العواصف.

وعلى الرغم من عدم اشتباكهم في معركة رسمية، فقدت فرنسا 10 من السفن البحرية بالإضافة للاستخدام المؤقت لعدد 13 سفينة أخرى في المياه الضحلة والصخور والحواجز الرملية في الخليج. وفقد أكثر من 2500 من البحارة الفرنسيين حياتهم. وبالرغم من أن القليل من المؤرخين يدركون ذلك، فإن معركة خليج كويبيرون وليس معركة كيبيك الأكثر شهرة كانت الأكثر حسماً في عام 1759 [13].

وفقد الفرنسيون زهاء 27 سفينة كبرى و8 سفن صغيرة في عام 1759 وحده. وبعد فقدان نحو نصف السفن البحرية، بالإضافة لتدمير عدد كبير من الفرقاطات الحربية، دُمّرت البحرية الفرنسية بالكامل مع نهاية القتال. وعلى الرغم من ذلك، ومع قرب انتهاء الحرب، واصل وزير البحرية دوك دي شوازيل مجهوداته لاستعادة القوة البحرية الفرنسية، وبدلاً من التنازل التام عن سيطرته على البحار، استخدم سفن القرصنة المرتزقة واستطاعت تلك السفن الفرنسية المرتزقة من الاستيلاء على الممرات البحرية. وعلى الرغم من يقظة البحرية الإنجليزية (إذ يمتلك الإنجليز أكثر من 130 سفينة كبرى نشيطة، و100 من الفرقاطات الحربية، بالإضافة إلى سفن عسكرية صغيرة متمركزة في جميع أنحاء العالم)، استولت سفن القرصنة المرتزقة الفرنسية على ما يتجاوز مجموعه 2500 سفينة تجارية خلال الحرب.

وخلال معاهدة السلام في باريس (1763) التي تبعت ذلك، فقد الفرنسيون كل ممتلكاتهم في أمريكا الشمالية فيما عدا بعض الجزر القليلة في الكاريبي. وفقدت

إسبانيا، التي دخلت الحرب إلى جانب فرنسا، كل من مينوركا وهافانا ومانيلا أمام البحرية الملكية، وهو ما أسهم في دعم موقف إسبانيا كقوة بحرية ثانية في العالم. ومن خلال أحكام المعاهدة، استعادت إسبانيا هافانا ومانيلا من خلال بريطانيا في مقابل فلوريدا والإقليم الإسباني شرق نهر الميسيسيبي. واحتفظت بريطانيا بمينوركا والجرانادا والدومينيك وتوباجو والقديس فينسينت في الكاريبي. وسلمت فرنسا لويزيانا لإسبانيا كتعويض عن خسائرها في الحرب، وخصوصاً خسارتها الفظيعة لتلك الجزيرة المهمة مينوركا ذات الموقع الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط.

الإمبراطورية

فاز البريطانيون بإمبراطورية كبيرة في حرب الأعوام السبعة. ولقد أنهت البحرية الملكية الحرب، وهي التي ساعدت على الانتصار في تلك الحرب، وفي حوزتها نحو 300 من السفن البحرية. ولخص المؤرخ البحري ألفريد ثاير ماهان الموقف البريطاني في نهاية 1763 قائلاً: «إن الأمة التي فازت في هذه الحرب وتعملقت بعد نهايتها هي تلك الأمة التي استخدمت البحر بهدوء للحصول على الثروات وسيطرت عليه عن طريق الحرب بواسطة قواتها البحرية»[14]. ومع ذلك، خلق هذا الاستنتاج الناجح الكثير من الظروف السياسية والاقتصادية والتي سمحت للمستعمرين الإنجليز الأمريكان بمحاولة قطع علاقاتهم مع بريطانيا في السبعينيات من ذلك القرن.

وفي الأعوام التي تلت الحرب، أصبح الحكم الإنجليزي غير مبال بمتطلبات الحفاظ على البحرية. ومع فوزهم بإمبراطورية كاملة ومع إذلال جميع أعدائهم، يبدو أنهم أساءوا تقدير ما تبع ذلك من تطورات، فقد استتبع الفشل في الحفاظ على البحرية الملكية في حالة جيدة وعلى أهبة الاستعداد لخوض المعارك ثانية نتائج مدمرة في العقد التالي.

وبدت الكثير من السفن التي حاربت في حرب الأعوام السبعة هياكل متهالكة عند الدخول في حرب أخرى.

وعلى العكس من ذلك، فقد استمر الفرنسيون في بناء السفن الحربية بتصميم

وإصرار خلال الأعوام التي تخللت الحرب. وبصورة مختصرة، وتحت قيادة وزير البحرية، شوازيل، تولى الفرنسيون قيادة الآخرين فيما يخص مجال التصميمات البحرية. وأعاد شوازيل النظام إلى البحرية مرة أخرى، كما أعاد تنظيم الأسلحة الخاصة بالأسطول، وأعد لتنظيم تدريب زهاء 10000 من العسكريين البحريين. وفي عام 1770، امتلك الفرنسيون 64 من أفضل السفن الكبرى، بالإضافة إلى 50 من أحدث الفرقاطات الحربية. وتميزت هذه السفن بكونها واحدة من أسرع السفن الحربية في العالم. وبالإضافة لذلك، فقد بذل شوازيل مجهودات عظيمة في سبيل دعم التحالف بين بلاده وبين إسبانيا، والتي بنت أو صانت نحو 50 سفينة كبرى أخرى. وقد استقبل الإنجليز هذه التطورات بإظهار بعض القلق، إلا أنهم انشغلوا بعد الحرب بالأمور الداخلية، وخصوصاً تدهور العلاقات مع المستعمرات في أمريكا الشمالية.

حرب الاستقلال الأمريكية

في خلال الفترة ما بين حرب الأعوام السبعة والحرب الأمريكية، تم التخلص من البحرية الملكية عن طريق عمليات البيع المنظم. وخلال عام 1771 وحتى عام 1775، حُذف نحو 97 سفينة حربية من قوائم القيادة البحرية، وأضيف فقط 57 سفينة أخرى أقل في الحجم وأخف في المعدن. وقد مثلت هذه الفترة فترة «فساد سياسي» وكان يقود تلك الفترة أصدقاء الملك جورج الثالث ووزراؤه. وعلى الرغم من تخصِيص الأموال للبحرية، إلا أنها استُخدمت لتلبية حاجات الأحزاب السياسية والحاجات الشخصية على طول الطريق من مدينة ويست مينستر وحتى على امتداد جميع أحواض السفن البحرية وطريق العودة بالكامل». كما لم يُستخدم المخزون الذي كان يُطلب، وبيعت السفن التي كان من الممكن إصلاحها إلى شركات خاصة، واعتمدت المخصصات الخاصة ببناء السفن الجديدة ولكن ذلك لم يحدث أبداً. وكان هناك نقص كبير في الأخشاب، وزاد الموقف سوءاً مع فقد عدد كبير من أشجار الصنوبر والبلوط في أمريكا الشمالية[15].

ولا يتسع المجال هنا للغوص في أعماق الأسباب الكامنة وراء الثورة الأمريكية.

وبصرف النظر عن الأسباب، لم تستطع البحرية الإنجليزية في الحرب الأمريكية منع الذخائر الفرنسية والإسبانية من النزول في المستعمرات الإنجليزية الأمريكية خلال الأشهر التي سبقت الثورة. ويرجع هذا الفشل بصورة كبيرة إلى طول الشاطئ الأمريكي والطبوغرافيا الخاصة به. وقد أمدّت كل من فرنسا وإسبانيا، على الرغم من إعلانهما وقوفهما على الحياد من الصراع الدائر، المستعمرات الإنجليزية بالأسلحة والبنادق والصوان والسروج والملابس وخصوصاً البارود في بداية عام 1774.

ويظهر تحليل لسرب الأطلسي التابع للبحرية الملكية في الأشهر التي سبقت معركة ليكسينجتون أن من بين الـ 24 من السفن الحربية الموجودة في محطاتها، قام زهاء النصف من عدد تلك السفن بحراسة الطرق المؤدية إلى نيو إنجلند.

وفي حين يوجد 7 من أكبر السفن في ميناء بوسطن، أدى ذلك إلى ترك آلاف من الأميال على الشاطئ مهجورة وخالية من أي حراسة فيما عدا ستة من المراكب الشراعية تحمل زهاء عشرين بندقية، وعدد من المراكب، بالإضافة إلى زهاء 6 إلى 8 من المدافع.

وكان من غير المعقول أن تقوم المستعمرات الإنجليزية الأمريكية بمقاومة جيش بريطانيا العظمى في أثناء صراعهم من أجل الاستقلال من دون الحصول على مساعدة من جهات أخرى أجنبية. فقد لعبت سفن القرصنة المرتزقة دوراً كبيراً في تشكيل القوة البحرية الأمريكية أثناء الثورة. وكانت مثل مثيلاتها في بحرية القارة الناشئة لا تضاهي السفن الحربية الإنجليزية. وبينما امتد نفوذ البحرية الإنجليزية خارج نطاق التجارة ومنعوا الأمريكيين من تجديد مخزونهم من الأسلحة النارية والذخيرة، أصبحت قضية الاستقلال غير ذات أهمية بشكل متزايد.

التدخل الفرنسي

نظر إلى نصر الجيش الأمريكي في ساراتوجا في نيويورك في أواخر عام 1777 بصورة تقليدية كقوة دافعة مطلوبة لتكوين تحالف مع فرنسا في عام 1778، وهذا الأمر من شأنه أن يساعد على تحقيق الاستقلال. غير أن هذا الرأي التقليدي في حاجة لمزيد

من المراجعة. ففي 1777، واجه مجلس الدولة في فرنسا ضرورة الاشتراك في الحرب الأمريكية تحت قيادة وزير الدولة في ذاك الوقت، تشارلز جرافير فيرجنس.

ومن خلال خطط معلنة وأخرى سرية، اتبع فيرجنس استراتيجية معادية للبريطانيين بشدة. وقد تمثلت خطته في إضعاف اقتصاد بريطانيا من خلال فصلها عن مستعمراتها في أمريكا الشمالية، وخصوصاً تلك الخاصة بجزر إنتاج السكر الموجودة في ولايات الهند الغربية. كما أمل فيرجنس في استرجاع القوة والهيمنة التي فقدتها فرنسا على أوروبا إبان حرب الأعوام السبعة[16]. ولم تجرؤ فرنسا على قطع وعد يمكن ألا تستطيع الوفاء به فيما بعد، غير أن فيرجنس كان دبلوماسياً بارعاً استخدم برنامجاً يتميز بالتقيد والوسطية للسيطرة على مجلس الدولة في فرنسا. وأثبت فيما بعد أنه كان واحداً من أفضل رجال الحرب على الإطلاق في بلده في ذلك الوقت[17].

وفي بداية الأمر، أمل فيرجنس في دعم الحرب الأمريكية فقط عن طريق إرسال المساعدات العسكرية والمال ومساندة القراصنة المرتزقة الأمريكيين[18]. ومع مخاوف اقتراب سلام إنجليزي أمريكي بحلول عام 1777، ومع عدم الثقة في تأكيدات المفوضين الأمريكيين القادمين إلى باريس، بحث فيرجنس عن سبب لدخول الحرب ودعم الآمال الأمريكية من أجل تحقيق الاستقلال الكامل من دون تقديم تنازلات. وعندما قذف الأسطول الإنجليزي في عام 1778 الفرقاطة الحربية الفرنسية بيل بول، أعلن وزير الخارجية أن فرنسا تعتبر نفسها في حرب مع إنجلترا[19].

وكانت مساهمة فرنسا في الحرب بحرية من الدرجة الأولى. واعتمدت سياسات فيرجنس على الإصلاحات البحرية والبرامج التي بدأها شوازيل والتي أعدت مجهوداته فرنسا للحرب على مستوى السفن والرجال. وعند اندلاع الحرب في عام 1778، كان لدى فرنسا 80 سفينة كبرى في حالة جيدة، بالإضافة إلى 67000 من البحارة.

وعندما اشترك الإسبان في الحرب في عام 1779 كحليف أمريكي فرنسي، اشتركت فرنسا بزهاء 60 سفينة كبرى وأخرى حربية مزودة بالعدة والعتاد. ورداً على تلك التوليفة، أعدّ الإنجليز في 1778، زهاء 150 سفينة كبرى وهو عدد مكافئ، ولكن تلك السفن كانت تعمل في قاعدة الأطلسي منذ نحو ثلاث سنوات، وكان الهدف من هذا

التجمع هو محاولة حصار الموانئ الأمريكية، ولكن للأسف فإن تلك السفن كانت في حاجة ماسة للصيانة والإصلاح[20].

وحول دخول الفرنسيين الحرب من اشتباك بري في المستعمرات إلى حروب بحرية متعددة في المحيط. وتحول الاشتباك في البحر، والذي كان يصب في صالح البحرية الملكية على شاطئ نيو إنجلند، إلى الحاجة للدفاع عن القناة الإنجليزية والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي والكاريبي. واضطرت بريطانيا إلى «تعديل استراتيجيتها بصورة جذرية لقمع التمرد الأمريكي». وفي بداية الأمر، خطط البريطانيون لتدمير الجيش الأمريكي من خلال قمع التمرد في مراكزه، غير أن تلك الاستراتيجية باءت بالفشل. وكبديل لذلك، حاولوا إضعاف المقاومة الأمريكية من خلال فصل القوات المتحركة عن القواعد والمستعمرات وخصوصاً نيويورك. ولاقت هذه الاستراتيجية الفشل أيضاً وأثبتت أنها استراتيجية لا تكفي للوفاء بمتطلبات الموقف الحالي، وخصوصاً فيما يخصّ الحاجة لعزل القوات لمواجهة الخطة الفرنسية لغزو الممتلكات البريطانية التي تعوزها الحراسة في ولايات الهند الغربية[21].

واتجهت الأحداث لتعلن أن ولايات الهند الغربية ستكون مركز الحرب البحرية. وعلى الرغم من عدم إمكانية إقامة الكثير من المعسكرات هناك وخاصة في موسم العواصف إلا أنه أُقيم القليل منها بالفعل، وفي أوقات أخرى هاجم الفرنسيون جزر السكر البريطانية حتى استسلمت جميعها. وبالإضافة لذلك، شنّ الأدميرال دو جراس هجوماً حاسماً من ولايات الهند الغربية لدعم الجيش الأمريكي في تشيسابيك في عام 1781.

معركة تشيسابيك

بينما استولى الفرنسيون على قيادة البحار من البحرية الملكية خلال الحرب الأمريكية، يمكن اعتبار استراتيجيتهم العامة مناسبة نوعاً ما للموقف الدائر. وقد كان ذلك الأمر حقيقياً حينما استطاعوا الحصول على التفوق التكتيكي من خلال حملة دو جراس في عام 1781. واعتبر المؤرخ جوناثان آر دال تلك الحملة: «أهم

الحملات وأنجحها في ذاك الوقت في تاريخ عصر الإبحار»[22]. وكانت قمة هذا النجاح هو ما تحقق في معركة تشيسابيك وهي المعركة التي أدت وبصورة مباشرة إلى استسلام الجيش البريطاني تحت قيادة الجنرال كورنواليس في فرجينيا بالإضافة إلى نشأة الولايات المتحدة الأمريكية وتكوينها. وقد أدت تلك النتائج إلى اعتبارها من أكثر المعارك الحاسمة في التاريخ العالمي[23].

وفي عام 1781، تمركز سرب الأطلسي الإنجليزي في نيويورك تحت قيادة الأدميرال لورد توماس جرايفز. وكانت مدينة نيويورك في ذاك الوقت حصناً بريطانياً منيعاً، وراقب جرايفز من خلال الميناء سرباً صغيراً مكوناً من ثماني سفن حربية فرنسية متواجدة في نيو بورت، رود آيلاند. وكانت السفن الحربية البريطانية المتفوقة في العدد والعتاد أكثر من ند لتلك السفن الحربية الفرنسية. وتتبع الأدميرال اللورد البارز ريتشارد هاو تلك السفن الحربية وطاردها إلى نيوبورت في سلسلة من المناورات وكان ذلك في 1778.

وعلى الرغم من جرايفز تميز بكونه قائداً بحرياً متمكناً إلا أنه افتقد المرونة والبراعة اللتين تميز بهما هاو. فقد مال إلى تنفيذ الأوامر بحذر وانتظام. غير أنه في مارس 1781، قاد جرايفز أسطولاً من السفن البحرية الكافية تماماً لتوجيه السرب الفرنسي إلى نيوبورت مرة أخرى.

وعندما قامت القوات التي يقودها كورنواليس بالمناورات في يورك تاون، فرجينيا، من خلال الجيوش المتكونة من القوات الفرنسية الأمريكية في سبتمبر 1781، كان الجنرال البريطاني واثقاً تماماً أنه قد أكمل أكثر الأجزاء خطورة في الحملة. وعلى الرغم من الحصار في البر، توقع كورنواليس أنه سيتخلص من الحصار على جانب نهر يورك من خلال أسطول جرايفز المكون من 19 سفينة حربية. ولم يدرك أن الأسطول الفرنسي يعسكر في ولايات الهند الغربية تحت قيادة الأدميرال دو جراس واستعانوا بسرب البحرية الملكية تحت قيادة الأدميرال رودني وفر شمالاً إلى شواطئ فرجينيا. وبينما حاول رودني جاهداً أن يحدد مكان الأسطول الخاص بدو جراس في الكاريبي، وجد جرايفز أن السفن الفرنسية الحربية البالغ عددها 24 كانت تبحر

بهدوء في اتجاه تشيسابيك.

وكان من الصعب إغاثة كورنواليس في التو في ظل هذه الظروف. وبينما كان جرايفز مدركاً لنتائج ترك الجيش الإنجليزي يواجه قدره بينما ينظم الفرنسيون صفوفهم متأهبين للحرب، فلقد بدأ كورنواليس في توجيه قواته نحو الفرنسيين. وبدأ دو جراس بالتحرك بعيداً عن الخليج مبحراً باتجاه الرياح من أجل مواجهة القوات. ثم تبع ذلك قصف بالمدفعية لمسافات طويلة. وقد قام دو جراس بعدد من المناورات الماهرة، ثم أبحر عائداً إلى فم الخليج بعد الاشتباك مع نصف قوات جرايفز. وفي النهاية، انضم سرب رود آيلاند الفرنسي والذي كان يبحر في طريقه إلى فيرجينيا إلى القوات وأصبح عدد السفن الفرنسية في ذلك الوقت زهاء 36 سفينة كبرى.

ولم يجد جرايفز، بعد أن وجد نفسه متروكاً وحيداً في البحر، مفراً غير الرجوع بالأسطول القليل العدد إلى القاعدة في نيويورك. ولم يسفر الأمر عن خسارة أي اشتباك مع العدو أو يتمخض الموقف عن أي فقد أو خسارة خسائر في السفن في أي من الجانبين. إلا أن الوضع كان يقول إن جرايفز قد خسر أمريكا بالفعل، ولم يكن أمام كورنواليس أي حل غير الاستسلام بعد أن وجد نفسه وحيداً في خوض تلك الحرب. ونتيجة لذلك، فقد أصبحت واحدة من أكثر المعارك الحاسمة في التاريخ ما هي إلا اشتباك ممل. ولكنها أشارت إلى واحد من أهم المبادئ الخاصة بالحرب البحرية وهي أن تفوقك على العدو في المكان والتوقيت المناسبين يمنحك الانتصار.

الفوز بالسلام

أدّت قوة الدفع التي تحققت عن طريق النجاح الذي حققته القوات المتحالفة في البر والبحر في عام 1781 إلى الاعتقاد باقتراب النهاية السريعة للحرب. ولقد كان الأمريكيون واثقين من الاستقلال، غير أن حلفاءهم الأوروبيين كانوا يشعرون بحتمية الخروج من الحرب بعد تحقيق جميع أهدافهم. وعلى الرغم من ذلك فقد عانى الفرنسيون من سلسلة من الفشل قبل تحقيق السلام. ففي عام 1782، أُسر دو جراس وتبعثر أسطوله على يد الأدميرال سير جورج رودني في حرب القديسين. بالإضافة

لذلك، شنّ رودني هجوماً على دو جراس عكس اتجاه الرياح، سواء عن طريق الصدفة أو عن طريق التخطيط المسبق، وهو الأمر الذي لم يتفق عليه المؤرخون، ووجه السفينة فيل دو باريس في اتجاه الرياح مما أجبر دو جراس على الاستمرار في القتال.

واندلع قتال كنتيجة لذلك استولي فيه على خمس سفن فرنسية في أول قتال خلال أكثر من نصف قرن. وقد تبع هذه الهزيمة أسر زهاء 60 سفينة إمداد فرنسية وفقدان جميع الجزر في غرب الهند والتي استولى عليها الفرنسيون خلال الحرب.

وتمثلت النقطة الإيجابية المضيئة في النجاح المبهر الذي حققته البحرية الملكية الفرنسية في الهند. ففي خلال أربعة عشر شهراً انتهت في شهر يونيو عام 1783، اشتبك الفرنسيون تحت قيادة الأدميرال دو سافرن سانت تروبيز مع البحرية الملكية تحت قيادة الأدميرال سير إدوارد هيوز ما لا يقل عن قرابة خمس مرات، وكانت كل الأفعال التي تصدر عن السفن الحربية في المعركة غير فاعلة في حسم الفوز بها ما عدا المعركة الأخيرة والتي تميزت بالحسم، وفيها هاجم سافرن أسطول هيوز بشراسة وأفقده السيطرة تماماً. ولكن عندما تهيأت الأمور أمام سافرن ليستولى على الهند وأصبح الطريق إليها خالياً تماماً صدرت الأوامر بقرار إنهاء الحرب.

ووقّعت معاهدة باريس في شهر يناير 1783، غير أن الوزير الفرنسي فيرجنس وجد أن مفاوضات السلام تتسم بالتعقيد بسبب النتائج غير المتوقعة الخاصة بالسياسة الأوروبية. وعلى الرغم من أن فيرجنس قد حثّ على تنسيق أفضل بين القوات المتحالفة من أجل تجنب عقبات السلام أو الحصول على سلام منقوص ومرتبط بنتائج خائبة، تركزت مفاوضات السلام بشكل أكبر على الإسبان أكثر من تركيزها على تحقيق الأهداف التي اندلعت من أجلها الحرب أو تلك الأهداف الخاصة بقوات التحالف. كما خشي فيرجنس كذلك من أن الأمريكيين قد يوافقون على أي معاهدة للسلام من شأنها الاعتراف بالاستقلال الأمريكي سواء بصورة صريحة أو ضمنية من دون الالتفات لمصالح قوات التحالف. وعلى الرغم من تأكد الأمريكيين من عدم مقدرتهم على الانفصال عن بريطانيا من دون مساعدة خارجية، إلا أن الأمريكيين في قرارة أنفسهم كانوا يدركون مدى الروابط القوية والتشابه الثقافي والديني والاقتصادي

الذي يوحد العلاقة بين أمريكا وبريطانيا أكثر مما بين أمريكا وفرنسا. وعلى الرغم من كل تلك الأمور، إلا أن الوزراء الأمريكيين في باريس حفظوا عهودهم مع حلفائهم حتى توقيع اتفاقية السلام[24].

وخلال الحرب من أجل الاستقلال، قاد البريطانيون الأمريكيين بعيداً عن البحر، غير أن أمريكا استطاعت الحصول على استقلالها رغم ذلك. ولقد ساهمت إسبانيا بالقليل في سبيل تدعيم قضية قوات التحالف، إلا أنها استطاعت الفوز باستعادة مدينة مينوركا. وعلى الرغم من أن البحرية الفرنسية قد استطاعت فرض السيطرة على البحار وهزيمة البريطانيين للمرة الأولى، غير أن فرنسا فشلت في الفوز بالكثير من وراء السلام فيما عدا التفاوض بشأن بعض الحقوق بالإضافة للحصول على جزيرة واحدة من جزر سكر (توجابو). وقد اتسمت مشاركة الفرنسيين في الثورة الأمريكية بكونها تراجيدية، كما أدت لكارثة سياسية ومالية كانت السبب في قيام فرنسا بثورتها هي الأخرى خلال أقل من عقد[25].

فشل البحرية الإنجليزية

على الرغم من أن قدرات البحرية البريطانية كانت تفوق قدرات الأمريكيين البحرية بشكل هائل وتنذر بالانتصار الساحق عليهم، إلا أن الملكية البحرية البريطانية لم تكن مستعدة في ذلك الوقت لمجابهة المنافسين الأوروبيين. وقد ساعد دخول الفرنسيين وحدهم في الحرب على مد القتال من شاطئ الأطلسي لأمريكا الشمالية إلى جزر الهند الغربية والهند وأوروبا. وعندما انضم الإسبان لقوات التحالف في 1779، كان هذا الأمر ميزة هائلة حيث أضافوا أعداداً كبيرة من السفن الكبرى والتي زادت أيضاً عن طريق اشتراك هولندا في الحرب في عام 1781.

غير أن الإسبان كانوا طامعين في أكثر من استعادة جبل طارق ومينوركا، كما أن اشتراك الهولنديين قد جاء متأخراً وبعد مرور مراحل كثيرة من بدء الحرب ولهذا كانت إسهاماتهم في تلك الحرب إسهامات محدودة وضئيلة.

ولجأ البريطانيون إلى القيام بمناورات ومناورات مضادة لا حدود لها. وعلى

الرغم من إتباعهم لنظرية «تأثير الأسطول عن بعد»، إلا أنهم فشلوا في استغلال عدد من الفرص الفنية التي أتيحت لهم حيث أنهم ركزوا على مواجهة الاستراتيجية الفرنسية أكثر من اتخاذ المبادرة البحرية. وفقدت البحرية البريطانية العديد من الفرص الاستراتيجية عندما تجاهلت حقائق العمليات البحرية وتفوقت بشكل متكرر سواء في الخريف في أوروبا أو في الصيف في الكاريبي مع انتظارها لموسم العواصف. «ولا يمكن تقديم الأعذار للبريطانيين، نتيجة لتلك التصرفات التي تفتقر إلى البراعة»[26].

الثورة الفرنسية

خلال القرن الثامن عشر، امتلك الفرنسيون ثاني أقوى قوة بحرية في العالم، في حين احتلت إنجلترا المركز الأول عن جدارة وبفارق كبير عن مثيلاتها. وقد كان الفرنسيون قادرين على الوقوف على قدم المساواة مع البريطانيين فيما يخص القدرة البحرية حتى حرب الأعوام السبعة حين تعرضوا لعدد متتال من الانتكاسات والهزائم الساحقة. وفي خلال حرب الاستقلال الأمريكية، استطاعوا تحقيق عدد من النجاحات التي أعانتهم على الانتقام وأضفت البهجة على نفوسهم وجددت العزيمة فيما بين القوات.

وكانت الغالبية العظمى من ضباط البحرية الفرنسية أولاداً للنبلاء في معظم الحالات. وكان لزاماً على المتقدّم للبحرية تقديم نسخة موثقة من تاريخ العائلة إلى وزارة البحرية للتأكد من أن لديه التاريخ العائلي والخلفية العائلية المطلوبة لكي يصبح ضابطاً في البحرية. ولقد كان لهذا النظام نتائج سيئة على مستوى القدرة التي يتمتع بها مثل هؤلاء الضباط، ولكنه أبلى نتائج حسنة في الوقت نفسه من خلال تقديم بعض الضباط الناجحين إذ أنه كان يتم إخضاع مثل هؤلاء الضباط لبرامج تدريبية مكثفة قبل الدفع بهم لبدء خدمتهم.

وقد أدت الحرب الأمريكية إلى وضع ضغوط مادية كبيرة على الخزانة الفرنسية، كما أبرزت العديد من نقاط الضعف في هيكل البحرية الملكية. وفي عام 1786، أعيد تنظيم البحرية الفرنسية وهيكلتها بأكملها لمنحها المزيد من الكفاءة واتُخذ العديد

من الإجراءات لتحسين هيكلتها. ومن بين تلك الإجراءات استحداث تصنيف بحار وهو الجندي المدافع المتخصص والمتدرب على استخدام البنادق والأسلحة الصغيرة بالإضافة للأنشطة البحرية. وكان يُعيّن سبعة من هؤلاء المدافعين على متن كل سفينة حربية يعملون جميعاً على سلاح واحد. وكان هؤلاء الرجال متطوعين يعيّنون بواسطة بحارة من خلال منحهم الوعود بالحصول على المجد والجوائز المالية القيمة. ولم يكن يمتلك الفرنسيون أي «صحافة» بل كانوا يلجؤون لنوع من الإلزام في أوقات الحرب.

وقد كان لزاماً على كل بحار فرنسي التسجيل لدى السلطات والخدمة على سفينة حربية في واحدة من كل ثلاث رحلات. وفي حين يبدو النظام أكثر عقلانية من كونه مبهراً، فلقد أثبتت الأحداث أن البحارة الفرنسيين أقل تحملاً للخدمة الإلزامية من البحارة البريطانيين[27].

وقبل الثورة الفرنسية في عام 1789، لم تكن الأمور تسير على ما يرام بين صفوف الضباط، وكان هناك نوعان من ضباط البحرية الفرنسيين. النوع الأول هم «ضباط القلم» وهم ضباط يشتغلون بالأمور الإدارية ويعملون على صيانة السفن مثل المهندسين البحريين والفنيين والمنتدبين. وهناك «ضباط السيف» وهم من يعملون على مواجهة العدو في البحر من خلال المدافع. غير أن ضباط البحر النشيطين كانوا في الغالب ينظرون إلى الوظائف الإدارية على أنها في مرتبة أدنى وأقل. وفي عام 1783، أقرّ العرش الفرنسي عدداً من قيود الميزانية والتي خلقت خلافات بين الضباط المحاربين من جهة وبين طاقم الإداريين من جهة أخرى والتي كانت وظيفتهم تنفيذ تلك القيود والالتزام بها بفعالية. وعند إخراج سفينة ما من الخدمة، يعاني البحارة العاملون على متن هذه السفن من التعرض لمشكلات العرض والطلب للخدمة على السفن التجارية في حين يعاني عدد كبير من عمال السفن والبحارة وبعض العمال الحرفيين الآخرين من البطالة في المدن الساحلية بسبب عدم إبرام عقود بحرية معهم.

وعندما قامت الثورة الفرنسية، كانت البحرية واحدة من أولى ضحاياها. وانتقلت الاضطرابات المدنية إلى الموانئ العسكرية في بريست وروتشفورت، واندلعت

الخلافات بين الضباط الأرستقراطيين وبين البحارة العامة. وقد أيد عمال السفن بوجه خاص الثورة وكونوا وحدات الحرس القومي. وعلى هذا الأساس رفض رجال المدفعية في روتشفورت إطلاق النار على الحرس القومي وقاموا بالتمرد. وفي طولون، طُرد الأدميرال الذي يدير الميناء وطورد إلى خارج البلدة. كما تمرّد البحارة والجنود في بريست.

غير أن معظم الضباط، وهم في الغالب من الطبقة الأرستقراطية المولد، ظلوا مؤيدين للملك، أو تركوا الخدمة، أو لجأوا إلى طلب اللجوء السياسي. غير أن العامة هاجمت العديد ممن بقي من هؤلاء الضباط الأرستقراطيين في طولون في 1792 وأعدمتهم وعلقتهم على أعمدة الإنارة في المدينة. وفي حين ظهر العديد من صور التمرد على ظهر السفن الحربية في محطات المستعمرات، أبحرت كل مجموعة سرب جزيرة ويندوورد المكونة من أربع سفن إلى ترينيداد الإسبانية ووضعت نفسها في خدمة ملك إسبانيا، وابن عم ملك فرنسا في الوقت نفسه، وقد فضلت القيام بهذه الخطوة على الاستسلام للمتمردين الثوريين.

ورفعت الجمهورية الفرنسية رتبة مجموعة جديدة من أطقم الضباط من خلال تعيين الضباط السابقين الأقل في الرتبة بالإضافة للضباط البحريين في رتب أعلى. وقد وافق عدد كبير من ضباط الصف البحريين والملازمين على قبول تلك الترقيات على الرغم من الشكوك التي أحاطت بهم نظراً لتاريخ عائلاتهم الأرستقراطية. وقد اتسمت البحرية الجديدة بالبراعة على مستوى مهارات البحارة ولكن اتسم أداء أفرادها بافتقاده لعمليات التدريب أو الخبرة الكافية لمواجهة المشاكل اللوجيستية والفنية الخاصة بالاستراتيجية البحرية التي قد تواجههم من بحريات الدول المعادية بين مستويات القيادة العليا.

ومثال على ذلك، ما حدث في معركة الأول من يونيو المجيدة في عام 1794، عندما رُقي القائد الفرنسي، لويس فيلارت جويس وهو ملازم أول من ثلاث سنوات فقط، إلى رتبة أدميرال من دون أن يُرقى أولاً إلى رتبة قبطان وهو الذي لم يقم بقيادة سفينة في حياته كلها من قبل.

في حين رُقي مثيله في البحرية، الأدميرال الناجح اللورد ريتشارد هاو، وكان ملازماً منذ نحو 50 عاماً قبل ذلك الوقت، كمساعد قبطان السفينة في حرب الأعوام السبعة، كما قاد سرب الأطلسي في البحرية الملكية في الحرب الأمريكية لحقبة من الزمن.

وقد عانى الأسطول الفرنسي من سوء الإدارة والحاجة لنشر النظام والالتزام ما بين القوات. وكانت لجنة الأمن القومي والتي أضحت في ذلك الوقت بمثابة الحكومة، تخشى من ثورة مناهضة من هؤلاء الذين تمتعوا ببعض المميزات خلال فترة الحكومة السابقة. ونتيجة لذلك، أرسلت العناصر الممتازة من جنود المدفعية ليقوموا بدور ضباط المدفعية مع المشاة الجمهوريين، وعيّن متطوعو الحرس القومي على السفن البحرية كرجال مدفعية. غير أن هؤلاء المتطوعين المساندين للثورة كانوا يجهلون تماماً أصول العمل بالمدفعية البحرية. كما عيّن عدد كبير من صفوف المشاة للعمل كجنود بحريين. وقد سببت هذه الإجراءات في وقوع العديد من مظاهر الفوضى على سطح السفن، بالإضافة لانتشار الاستياء العام فيما بين القوات.

وقد ألغي الهيكل الناجح الخاص بمشاة البحرية عن قصد إذ كان من المعتقد أنه يتكون من عدد من التصنيفات الممتازة ولكن يعوزه الهيكل العقلاني. واحتفظت الحكومة الجمهورية فقط بتقليد نقص الأموال التي تُمنح للبحرية وهو التقليد الذي كان متبعاً أيضاً في أيام الحكومة الغابرة. كما أهملت السفن وتعرضت للتجاهل، وألغيت أنشطة بناء السفن الجديدة، ولم تُوفّر المخصصات الكافية لصيانة المخازن وترسانات الذخيرة وأحواض بناء السفن[28].

وبينما انتصر جيش الثورة بعدد من المعارك البرية عن طريق الحماسة وقوة العدد، لم تكن البحرية الجمهورية في صورة أسوأ من تلك التي دخلت بها الحرب. ففي عام 1793، أبحر الأدميرال البريطاني اللورد هود إلى ميناء طولون حيث وجد 30 سفينة من السفن الحربية الفرنسية، وهو ما يمثل ثلث الأسطول، ولقد تمكن هود من الاستيلاء على ثلاث سفن وأحرق تسعاً أخرى. وفي عام 1794، استطاع الأدميرال هاو تحقيق انتصار تكتيكي والفوز على فيلارت جويس في معركة الأول من يونيو المجيدة،

غير أن الأسطول الفرنسي هرب بينما كان محملاً بخيرات أمريكا. واستولى هود في ذلك الوقت على كورسيكا خلال عدد من الإجراءات والتي من خلالها تولى القبطان هوراشيو نيلسون السيطرة ونال المكانة البارزة في التاريخ.

ووقعت هولندا في أيدي الجيوش الجمهورية في عام 1794، في حين دخلت إسبانيا في تحالف مع فرنسا خلال العامين اللاحقين. وقد أجبرت هذه الأحداث الملكية البحرية على الهروب من البحر الأبيض المتوسط بغير رجعة. غير أن انتصارين بريطانيين تحققا في عام 1797 أجبرا فرنسا على العودة سريعاً إلى دورها التاريخي في اعتبار بحريتها من المرتبة الثانية مقارنةً ببحرية الأعداء البريطانية. وكان الانتصار الأول قد تحقق في معركة كيب سانت فينسينت أما الانتصار الثاني فقد تحقق في كامبرداون.

وفي المعركة الأولى كيب سانت فينسينت، استهدف الأدميرال السير جون جيرفيز وبصحبته خمس عشرة سفينة كبرى أسطولاً إسبانياً ضعفه في العدد متجهاً إلى قادس بصورة غير منظمة. وقد أحدث جون جيرفيز فجوة في الصف الإسباني آملاً في فصل الأسطول من المنتصف وإلحاق الهزيمة بكل منهما على حدة. غير أنه اتضح فيما بعد أن التوقيت الذي اتخذه القائد لم يكن في صالحه، واستطاع الإسبان حشد قواتهم مرة أخرى والتقليل من خسائرهم. واستطاع نيلسون في ذلك الوقت الاقتراب كثيراً من تحقيق انتصار حاسم بسفينته «القبطان» التي كانت مزودة بـ 74 مدفعاً، ولقد رأى نيلسون صعوبة تحقيق الأمر، ولكنه اتخذ قراره من دون انتظار تلقي أوامر بذلك، ودفع سفينته المكونة من طابقين إلى المعركة من دون مساندة.

وبعد منحها بعضاً من الوقت الإضافي، نتيجة لذلك، انضمت البقية الباقية من أسطول جون جيرفيز لمساعدة نيلسون. واستولي على أربع سفن كجوائز مع حلول الظلام، منها اثنتان على يدي نيلسون، ودمّر زهاء 10 من سفن العدو. وقد ساهم هذا النجاح في صنع مسيرة نجاح نيلسون.

وفي كامبرداون، حاصر الأدميرال آدم دانكن الجزء الهولندي من تكسيل بواسطة 16 سفينة حربية، غير أن الأسطول الهولندي كان يتكون من 16 سفينة قوية أيضاً. وبينما أبحر دانكن نحو صفوف العدو، شن الهجوم عليهم عكس اتجاه الرياح في

خطين متوازيين وفصلهم إلى جزءين واشتبك الطرفان في قتال عنيف. وخرج دانكن من المعركة وقد أسر القائد الهولندي وتسعاً من السفن الكبرى وفرقاطتين تابعتين لها. ومع تحقيق تلك الانتصارات، تخلى كلّ من الأسطول الهولندي والإسباني عن مكانته كمنافس خطر للبحرية الملكية.

وفي عام 1798، أرسل نيلسون وكان لا يزال في تلك الفترة برتبة أدميرال حديث السن مع أسطول إلى البحر الأبيض المتوسط لإعاقة الخطط الفرنسية للهجوم على أسطول طولون تحت قيادة الأدميرال فرانسوا بول دو برويز. ومن دون أن يعلم نيلسون تلك المعلومة، أرسل الأسطول الفرنسي بعثة كبيرة من القوات تحت قيادة الجنرال نابليون بونابرت إلى مصر. وقد تسبب سوء الأحوال الجوية في قطع الاتصال ما بين نيلسون والفرنسيين الذين أبحروا إلى مالطا واستولوا على الجزيرة من دون مقاومة تذكر ثم اختفوا سريعاً فيما بعد. ومع اعتبار الأهمية الاستراتيجية لكلٍ من إيطاليا ومصر، اتجه نيلسون إلى مصر (وقد خمن الوجهة بصورة صحيحة ولكنه وصل قبل وصول أسطول الاحتلال الفرنسي البحري البطيء)، فظن أنه قد أخطأ التخمين، وعلى هذا الأساس غير نيلسون وجهته واتجه إلى صقلية بإيطاليا.

وفي هذه الأثناء، وصل الفرنسيون إلى مصر وأبحر برويز مباشرة إلى النيل وأنزل قوات نابليون وأرسل ثلاث عشرة سفينة حربية تخصه إلى خليج أبو قير. ورتّب برويز السفن في صف قريب من الشاطئ الضحل معتقداً أن هذا المكان سوف يكون آمناً ضد أي هجوم. وقد دفعت الثقة التي اكتسبها القادة الفرنسيون من اقتراب مدفعيات نابليون إلى إرسال طاقم السفن إلى الشاطئ.

وعلى غير المتوقع، وفي ليل 1 أغسطس 1798، ظهر أسطول نيلسون في الأفق. وبينما يجوب البحر الأبيض المتوسط لأكثر من شهر، تأكد نيلسون من عدم وجود أثر للفرنسيين في صقلية، وعلى هذا اتخذ قراره في العودة إلى مصر مرة أخرى وبالفعل اتجه مبحراً بقواته إليها. ودفع نيلسون الأسطول الخاص به إلى القتال مباشرة. وقد اتجهت سفينة بريطانية تدعى كلودين إلى الشاطئ، غير أن القبطان توماس فولي اتجه بشجاعة إلى الأسطول الفرنسي في السفينة جولياث على البر وتبعته أربع سفن

بحرية أخرى. واتجه نيلسون وهو في الصف السادس نحو البحر مضاعفاً للصف الفرنسي. وبينما هوجمت المقدمة والمركز من كلا الجانبين، استمر الفرنسيون في القتال باستماتة حتى حلول الظلام. وانفجرت البارجة الفرنسية التي تحمل 120 مدفعاً والملقبة بـ لو أورينت، بصوت مرتفع في العاشرة والنصف مساء محدثة دوياً عنيفاً لا مثيل له. ولقد لقي جميع من كان على ظهر هذه السفينة مصرعهم في هذه الحادثة بمن فيهم برويز ما عدا 70 فرداً من القوات. وقد شكل هذا الحدث الدرامي ذروة المعركة مما أدى إلى توقف فظيع في القتال. ومع فجر اليوم الجديد، استولي على جميع السفن الفرنسية الواحدة تلو الأخرى باستثناء ثلاث سفن. وهربت البارجات المتبقية تحت قيادة الأدميرال بيير دو فيلينيف، غير أن واحدة من السفن الثلاث انحرفت ناحية البر في المياه الضحلة ذاتها التي أخفقت في إنقاذ الأسطول من الهجوم.

وفي أول اشتباك بين الإنجليز والفرنسيين، منذ الثورة الفرنسية، يُقحم أسطول العدو بالكامل ويدمر تماماً[29]. وبالإضافة لذلك، أُحبطت حملة نابليون على مصر، وترك قوات جيش الحملة في مصر ورحل من دون ترك أي سفن. وأصبحت منطقة البحر الأبيض المتوسط فيما بعد منطقة بحرية إنجليزية خالصة النفوذ. واستعاد الأدميرال جون جيرفيز مينوركا في عام 1798 فيما استعاد القبطان السير ألكسندر بول مالطا في عام 1800 [30].

غير أن نابليون هرب من مصر لغزو إيطاليا والفوز في معركة برية في مارينجو في عام 1800. وكوّنت روسيا وبروسيا والدانمارك والسويد عصبة الحياد المسلح في نهاية العام خوفاً من الهيمنة الفرنسية على أوروبا. وكان جزء من استراتيجيتهم استبعاد بريطانيا من التجارة في بحر البلطيق. وقد قطع ذلك الفعل الطريق على البحرية الملكية إلى المخازن البحرية التي تمكنها من الفوز في الحروب البحرية. وكرد فعل على هذا الأمر، أُرسل الأدميرال السير هايد بارك إلى الدانمارك مع أسطول للمطالبة بالانسحاب الدانماركي من تلك العصبة. وقد فشلت استراتيجية بارك الدبلوماسية الضعيفة فشنّ الأدميرال نيلسون وهو من يليه في ترتيب الرتبة العسكرية هجوماً على الأسطول الدانماركي الذي يرسو بجانب المدفعية البرية في ميناء كوبنهاجن.

وقد تطلب الهجوم الذي خُطّط جيداً من الأسطول التغلب على خطورة المياه الضحلة في الميناء بواسطة القذائف والبنادق الخاصة بالمدفعية. وقد تغلب نيلسون على ذلك من خلال الاقتراب من الجانب السويدي في الميناء في أثناء الليل والرسو خارج حدود الأسطول الدانماركي. وبالتالي بطلت فاعلية مدفعيات الشاطئ ذلك أنها كانت ستقذف السفن الخاصة بالأسطول التابع لها في حالة مهاجمتها لسفن العدو. وكان من المفترض أن يقوم الجزء المتبقي من الأسطول تحت قيادة بارك بالهجوم مباشرة من المضيق.

وبدأ سرب نيلسون القتال في منتصف الصباح التالي، غير أن بارك لم يستطع المشاركة في القتال بسبب الرياح العكسية. وأشار بارك إلى نيلسون بعدم الاستمرار في القتال ولكنه أصر على الاستمرار. ولقد قيل إن نيلسون قد وضع عينه العمياء في التليسكوب وأخبر قبطان سفينته أنه لا يرى أي إشارة من بارك تدعوه لوقف القتال. وبحلول الظهيرة، توقف القصف الدانماركي، غير أن نيلسون هدد بحرق جميع السفن إذا لم تقدم على الاستسلام. وقد أنهى هذا الإنذار القتال وكتب نيلسون لاحقا: «إن الفرنسيين لم يستطيعوا التحمل لساعة واحدة ما تحمله الدانماركيون لمدة أربع ساعات». وتم الاستيلاء على جزء كبير من الأسطول الدنمركي. ونتيجة لذلك، حُلّت عصبة الحياد المسلح بعد معركة كوبنهاجن بوقت قصير[31].

وفي يناير 1801، قام الفرنسيون بمحاولة ضعيفة لفك الحصار عن جيشهم المحاصر في مصر ومحاولة إغاثتهم إلا أنهم واجهوا الهزيمة على يد سرب البحرية الملكية المتمركز في خليج أبو قير. بل وقام الجيش البريطاني بالرسو في الإسكندرية في مارس وهزيمة الفرنسيين بعد أسبوعين من هذه الواقعة في معركة الإسكندرية. ومع مرور الوقت، أصيبت الأمتان بالإرهاق جراء الحروب، وكان من رأيهما أنه لابد من التوصل لهدنة. وفي عام 1802، وُقعت معاهدة سلام أميان والتي منحت التمتع ببعض فترات السلم لأمم أوروبا المنهكة من جراء الحروب المتعاقبة. غير أن مجتمع التجارة سرعان ما اكتشف أن السلام مع الفرنسيين ليس بأفضل حالاً من الحرب معهم. حيث ظلت السياسة الأجنبية لفرنسا استفزازية ومزعجة[32].

حروب نابليون

في عام 1802، أعلن نابليون بونابرت قنصلاً عاماً لفرنسا مدى الحياة في استفتاء عام على ذلك الأمر، وبعد هذا الحدث رجعت فرنسا للنظام الملكي مرة أخرى. غير أن الحكم الاستبدادي لنابليون ساعد على انتشار الإرهاب والنزاعات الأهلية والفساد الذي ميز الجمهورية. واتسمت البحرية الفرنسية بحالة مزرية إذ كانت 13 سفينة من أصل 42 سفينة في الخدمة. وبدأ بونابرت ووزير الخارجية شارل موريس دو توليراند برنامج بناء بحري للسفن من شأنه إضافة نحو 23 سفينة حربية جديدة للأسطول الفرنسي.

وفي 1803، اكتشفت بريطانيا أنه لا فائدة من استمرار السلام. وأعدّت البحرية الملكية زهاء 55 سفينة حربية كبرى للحرب القادمة. وأعلنت بريطانيا الحرب في شهر مايو واستولت على جميع السفن التجارية الفرنسية في الموانئ الإنجليزية. وخلال العامين اللاحقين، استولى الجيش البريطاني على عدد كبير من الجزر الهولندية والفرنسية في جزر الهند الغربية وحاصرت الشواطئ التي يسيطر عليها الفرنسيون في أوروبا. ومع ضعف إمكاناتها البحرية وعدم استعدادها لتلك المعارك، كان هناك القليل من العمليات التي يمكن أن تقوم بها فرنسا في البحر، ولم تتمكن فرنسا إلا من مهاجمة الممتلكات البريطانية في القارة وهانوفر، وأجبرت الجيش على الاستسلام. وأعلن نابليون نفسه إمبراطوراً في عام 1804 بعد أن استطاع تثبيت أقدامه في القارة.

وخطط بونابرت فيما بعد لغزو إنجلترا من خلال القناة الإنجليزية. وفي مارس 1805، هرب الأدميرال فيلينيف من الحصار في طولون وانضم إلى الأدميرال الإسباني دون فريدريكو جرافينا في قادس. وقد تمركزت الأساطيل المشتركة في جزر الهند الغربية على أمل بعثرة البحرية الملكية والسيطرة على القناة الإنجليزية. وعاد فيلينيف من الجزيرة مصطحباً الأسطول الفرنسي الإسباني المكون من 20 سفينة كبرى ومتجهاً به نحو فيرول حيث ينضم هناك للمزيد من السفن الفرنسية والإسبانية. وفي يوليو، اشتبك فيلينيف مع 14 سفينة إنجليزية تحت قيادة الأدميرال السير روبرت كالدر في

اشتباك حاسم، غير أنه واجه بحلول أغسطس عدداً كافياً من السفن القادمة لمد يد العون والتعزيز إليه ولحماية الغزو المضاد لقوات نابليون بالقناة الإنجليزية.

وخلال رحلة العودة الخاصة بفيلينيف، طورد عن طريق الأدميرال نيلسون وفي صحبته سرب مكون من 11 سفينة حربية. وقد فشل نيلسون مرة أخرى في العثور على الفرنسيين، ولكنه عاد إلى جبل طارق للحصول على المزيد من الإمدادات. ثم اتجه جهة الشمال مرة أخرى وانضم إلى الأدميرال ويليام كورنواليس في 15 أغسطس قبالة أوشنت. وخلال شهر، انضم للأدميرال اللورد كوثبرت كولينجوود والذي كان يراقب مدينة قادس والذي احتل المرتبة الثانية في الرتب العسكرية هناك.

وجمع نيلسون أسطولاً مكوناً من 27 سفينة كبرى وفرقاطة في أكتوبر. وعلى الرغم من امتلاك الفرنسيين 33 سفينة حربية، إلا أن نيلسون اعتبر أن فيلينيف سوف يجبر على القدوم ومجابهته في قتال غير متكافئ، فحرّك الأسطول الخاص به زهاء 50 ميلاً إلى الغرب وترك فقط الفرقاطات الخاصة به – وهي ما يطلق عليها عين الأسطول – للمراقبة. ونشر عدد من السفن ما بين الفرقاطات وبقية الأسطول للإبلاغ إذا حاول فيلينيف الاتجاه جهة البحر. غير أن نيلسون ألغى فكرة غزو إنجلترا وأمر الأسطول الفرنسي للعودة إلى إيطاليا لمساندة هجوم على النمسا.

وعلى الرغم من أن فيلينيف قد خمن استراتيجية نيلسون، إلا إنه تنفيذاً لأوامر الإمبراطور، ترك قادس في 20 من أكتوبر. والآن أصبحت الساحة مهيأة لوقوع أشهر المعارك البحرية في التاريخ.

معركة الطرف الأغر

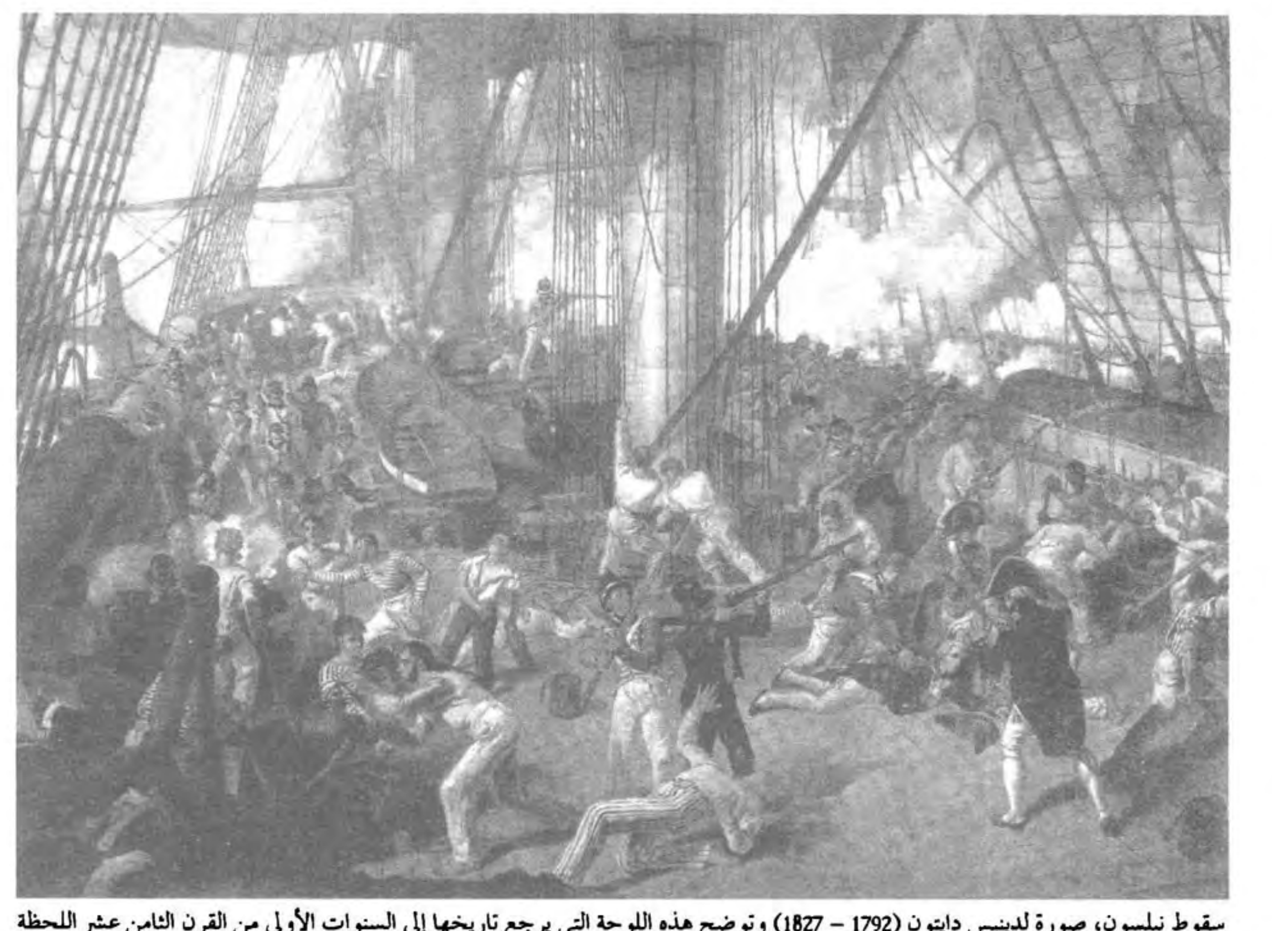
في اليوم التالي، شاهد أسطول كلّ من الطرفين سفن الطرف الآخر على بعد ستة أميال جهة مضيق الطرف الأغر والتي تبعد حوالي 20 ميلاً، واشتبك الطرفان في أقوى المعارك البحرية في تاريخ عصر الإبحار وأشهرها على الإطلاق. ولم يكتب عن أي معركة بحرية في التاريخ أكثر من هذه المعركة. وقد اتسمت التقارير التي قامت بوصف مناورات الاشتباك بالتضارب بل والاختلاف. وقد نوقشت معالجة

نيلسون لقيادة الأسطول لفترة تتجاوز القرن. وقد حالت وفاته أثناء الاشتباك من دون الإدلاء بأي تفاصيل خاصة بالخطة الاستراتيجية التي اتبعها في تلك المعركة. غير أن الضباط القريبين منه أدلوا بالكثير من الحقائق في مذكراتهم عن هذه المعركة، ومنهم كولينجوود وقبطان سفينة نيلسون القبطان توماس هاردي.

وتكون الأسطول الفرنسي الإسباني من جزءين في صف واحد، أحدهما صف مكون من 21 سفينة تحت قيادة فيلينيف في السفينة بوسينتور المزودة بثمانين مدفعاً. وتكونت المجموعة الأخرى من 12 سفينة تحت قيادة جرافينا في السفينة سانتيسياما ترينيداد وهي أكبر سفينة بحرية في المعركة وتحمل نحو 136 مدفعاً. واقترب نيلسون من الصف الفرنسي الإسباني من خلال صفين متوازيين تماماً مثلما فعل دانكن في كامبرداون. وقد كونت 11 سفينة في صف واحد البارجة البحرية الخاصة بسفينة نيلسون، فيكتوري، والتي تحمل 100 مدفع. وكون الجزء المتبقي بارجة كولينجوود المسماة رويال سوفرين.

وبينما أدرك فيلينيف تضارب الأوامر في الأسطول الخاص به، أمر الأسطول بالتحرك إلى قادس مما أحدث اضطراباً في الصف الإسباني الفرنسي والذي كان يعد نحو خمسة أميال. وكانت الرياح تتحرك ببطء مما أضفى البطء على حركة البريطانيين. وكانت بارجة كولينجوود الأولى في الأسطول التي تبدأ الاشتباك. وعجز عدد كبير من السفن عن اللحاق بالمعركة في حين اشتبكت السفينة بريطانيا المزودة بعشرة مدافع في القتال بعد نحو 3 ساعات من بدء المعركة.

وما إن بدأ الانضمام للقتال حتى اتسمت المعركة بالشراسة والاضطراب. فقد فجّر قبطان السفن في أسطول نيلسون، القبطان هاردي، السفينة بوسينتور بضربة ثلاثية، أثناء مرور السفينة فيكتوري مما أدى إلى حدوث شلل في حركة البارجة الفرنسية. ثم اقترب هاردي من السفينة ريدابتابل والتي كانت واحدة من أفضل السفن الحربية الفرنسية في هذا القتال والتي تميزت بإطلاق طلقات قاتلة أصابت إحداها نيلسون في أثناء تجواله على سطح السفينة. وهاجمت السفينة نيبتون المزودة بـ 74 مدفعاً و 98 مدفعاً آخر البارجة الإسبانية سانتيسياما ترينيداد والتي استسلمت فيما بعد. وهرب



سقوط نيلسون، صورة لدينيس دايتون (1792 – 1827) وتوضح هذه اللوحة التي يرجع تاريخها إلى السنوات الأولى من القرن الثامن عشر اللحظة التي وقع فيها اللورد نيلسون أثناء خوضه معركة الطرف الأغر، المتحف الوطني البحري.

جرافينا إلى السفينة برينسب دو أستريا المزودة بـ 112 مدفعاً، ثم أشار للسفن المتحالفة المتبقية بإتباعه واتجه نحو مضيق جبل طارق. في حين أُسر فيلينيف الذي نقل العلم الخاص به من السفينة بوسينتور إلى السفينة مارس.

واعتبرت معركة الطرف الأغر أكثر المعارك حسماً في التاريخ، وحطّم فيها زهاء 18 سفينة من سفن الأسطول المتحالف مناصفة بين كل من القوات الفرنسية والإسبانية على يد الإنجليز، في حين تبعثر الجزء المتبقي من هذه السفن. وتمكنت 11 سفينة فقط من الهرب إلى قادس. «فكانت هزيمة طاحنة للأسطول الخاص به على يد عدد قليل من السفن الإنجليزية مما أكد لنابليون أنه لا يوجد أي أمل لغزو إنجلترا بصرف النظر عن نجاحاته أو انتصاراته في القارة».

وعلى الرغم من استمرار نابليون في بناء السفن فترة العشر سنوات التالية، ظلت فرنسا غير قادرة على اللحاق بإنجلترا ومنافستها في البحر.

الحواشي

1. ألفريد ثاير ماهان، تأثير القوة البحرية على التاريخ 1660—1783 (1890، إعادة الطبع، نيويورك: دوفر، 1987)، ص. 209.
2. كيفن فيليبس، عموم الحرب: الدين والسياسة والانتصار الإنجليز الأمريكان (نيويورك: بيسك بوكس، 1999)، ص. 11.
3. اعتقد ويليام أن تورينجتون ضحى بالهولنديين عن عمد. وسُجن تورينجتون بسبب عدم طاعته للأوامر، ولكن تم العفو عنه من خلال محكمة عرفية خاصة بالضباط البحريين.
4. مايكل لويس، تاريخ البحرية الإنجليزية (فيرلون، نيوجيرسي: إيسينشيال بوكس، 1959)، ص. 104 – 108.
5. ماهان، ص. 191.
6. لويس، ص. 108 – 110.
7. صموئيل دبليو برواينت، البحر والولايات: التاريخ البحري للشعب الأمريكي

(نيويورك: توماس واي كروويل، 1967)، ص. 53.
8. انظر دوجلاس إدوارد ليش، جذور الصراع: القوات المسلحة البريطانية وأمريكا المستعمرة، 1677 – 1763 (شابل هيل: مطابع جامعة نورث كارولينا، 1986).
9. برراينت،ص. 56.
10. انظر ليش.
11. جون فيرلنج، الصراع من أجل القارة: حروب أمريكا المبكرة (أورلينجتون هايتس، أي إل: هارلان ديفيدسون، 1993)، ص. 197. انظر أيضاً تيموثي جيه توديش، الحرب العالمية الأولى في أمريكا: الحرب الفرنسية والهندية، 1754 – 1763 (أوجدين، يو تي: إيجل فيو، 1988).
12. فريد أندرسون، اختبار الحرب: حرب الأعوام السبعة ومصير الإمبراطورية في أمريكا الشمالية الإنجليزية، 1754 – 1766 (نيويورك: ألفريد إيه نوب، 2000)، ص. 383.
13. لويس، ص. 137.
14. المصدر السابق، ص. 140 – 141.
15. جوناثان أر دال، البحرية الفرنسية والاستقلال الأمريكي: دراسة للأسلحة والدبلوماسية 1774–1787 (برينستون، نيوجيرسي: مطبعة جامعة برينستون، 1975)، ص. 11.
16. المصدر السابق، ص. 108.
17. المصدر السابق، ص. 100، 165.
18. المصدر السابق، ص. 118 – 120.
19. جيمس إم فولو، «الحرب في البحر»، ليفينج هيستوري جورنال (يناير 1987) ص. 2 – 18.
20. دال، ص. 105.
21. المصدر السابق، ص. 239.
22. لويس، ص. 145.

23. دال، ص. 273.
24. المصدر السابق، ص. 294 – 344.
25. المصدر السابق، ص. 188 – 225، 263.
26. رين تشارترااند وفرنسيس باك، جنود نابليون البحارة لندن:أوسبري بوكس، 1990) ص. 5 – 8.
27. المصدر السابق، ص. 9 – 12.
28. جون كريسويل، الأدميرالات الإنجليز في القرن الثامن عشر (لندن: أنكور بوكس، 1972)، ص. 15 – 16.
29. لويس، ص. 167.
30. نيكولاس بلاك وريتشارد لورنس، الرفقة المصورة للقوات البحرية بقيادة نيلسون (ميكانيكسبرج، بي إيه: ستاكبول بوكس، 2000)، ص. 170–171.
31. ميشيل جلوفر، الحروب النابليونية: تاريخ موضح، 1792–1815 (نيويورك: هيكورين بوكس، 1979) ص. 89.
32. كريسويل، ص. 251 – 252.

الفصل الثالث عشر

الثورة الأمريكية

إن هؤلاء الناس يظهرون روحاً وسلوكاً معادياً لم يظهروه على الإطلاق من قبل إزاء الفرنسيين، وقد حكم الجميع عليهم من مظهرهم وسلوكهم الذي أبدوه مسبقاً... مما أدى بالكثيرين لارتكاب أخطاء كبيرة.

ضابط بريطاني عام 1775

بعد وقت قليل من نهاية حرب السنوات السبع، بدأ الأمريكيون في إحياء أنشطتهم البحرية. فتدفقت السفن التجارية الأمريكية وسفن صيد الحيتان وسفن العبيد على موانئ العالم وهي لا تخشى التهديد الفرنسي وتتمتع بحماية البحرية الملكية. وعلى الرغم من أن الأمريكيين يشتركون مع إنجلترا في التاريخ والثقافة والتقاليد الدينية، إلا أنهم بدءوا في إظهار حالة من عدم الرضا العام تجاه الحكم البريطاني والبحرية الملكية منذ زمن يعود لعام 1764. وكانت هناك مناطق كثيرة للخلاف والاختلاف ربما كانت بارزة في ذاك الوقت، ومنها الخلافات حول توسيع المستعمرات، والعلاقات مع الهنود، والسيطرة السياسية للحكومات الاستعمارية، ولكن النقطة التي أشعلت فتيل الأزمة بينهما هي ميل المستعمرات لتجنب دفع الضرائب وذلك عن طريق التهريب.

وقد اعتمد أساس الاقتصاد البريطاني والإمبراطورية على التجارة المنظمة. وكان



كان المهربون يفضلون الخلجان والمنافذ الهادئة والصغيرة كي يفرغوا سلعهم كما يظهر في هذه اللوحة الزيتية التي تعود لعام 1792 ورسمها جورج مورلاند (1763 – 1804). وكان استخدامهم لقوارب مسطحة ومراكب شراعية صغيرة حال دون مطاردة مراكب محصلي الايرادات لهم حتى الشاطئ. المتحف الوطني البحري.

من المفترض أن تكون الجزر المحلية مراكز للصناعة، في حين وفرت المستعمرات المواد الخام والسوق من أجل السلع البريطانية المصنعة. وقد جمعت شركات الشحن والتجار الإنكليز أرباحهم عن طريق نقل المواد الخام إلى إنجلترا وإعادة السلع التي انتهي من تصنيعها إلى أسواق المستعمرات. وشاركت الحكومة بدورها في جني تلك الأرباح من خلال جمع الضرائب والرسوم على تلك السلع.

وكان التهريب نشاطاً قديماً وواسع الانتشار يمارس في أنحاء الإمبراطورية البريطانية، ولكنّ المهربين الأمريكيين أثبتوا أنهم حاذقون خصوصاً في تجنب الضرائب، وتحديداً فيما يخص التجارة مع جزر الهند الغربية، وجنوب أوروبا، والساحل الغربي من إفريقيا. وكان المهربون يعملون بطريقة أكثر قليلاً من طريقة القراصنة. إلا أن كعبهم كان أعلى بين زملائهم من المستعمرات وذلك لأنهم كانوا يوفرون الكماليات والسلع

المصنعة بأسعار أقل كثيراً من المصادر الشرعية. وكان الكثير من الرجال المحترمين وميسوري الحال في أمريكا يحبون السلع المهربة من الخمور والبراندي ومشروب الرم والأقمشة الرقيقة والأواني الزجاجية والمنتجات المعدنية المصنعة، والسلع الأخرى التي صُنعت خارج بريطانيا. وكان جون هانكوك، وهو تاجر محترم وأحد أفراد الطبقة العليا الاستعمارية، يعتبر أحد أسوأ المهربين سمعة في أمريكا المستعمرة.

وكانت منتجات المستعمرات غير القانونية والتهريب قد تسببت في تعطيل خطة الإمبراطورية التجارية البريطانية. وكان المساهمون في الشركات التجارية المشروعة قلقين بشأن خسارة نسبة كبيرة من أرباحهم لصالح أهالي المستعمرات، وتظلموا بشدة من هذا الأمر لدى الحكومة.

كما كانت الخسارة في إيرادات الضرائب كبيرة أيضاً. وقدرت وزارة المالية مقدار الخسائر بسبب التهريب بأنه يصل إلى عشرات الآلاف من الجنيهات كل عام. ورداً على ذلك وضع مسؤولو الجمارك عدداً من المراكب والقوارب الشراعية ذات التسليح الخفيف في مياه السواحل الأمريكية لتقوم بدوريات الهدف منها محاولة وقف عمليات التهريب[1].

قوانين الإبحار

من أجل الحفاظ على استراتيجيتهم التجارية بشكل أفضل، قامت الحكومة بتمرير سلسلة كاملة من القواعد التنظيمية الملاحية تسمى قوانين الملاحة. وظلت مثل هذه اللوائح ولمدة طويلة تميز العلاقات بين بريطانيا ومستعمراتها الأمريكية، ومرّر أولها في عهد الملك تشارلز الثاني. وفي البداية سمح التاج بالقيام بالكثير من المعاملات التجارية بين المستعمرات وحدها والأسواق الخارجية تحت رقابة حكامهم التابعين للملك وإشرافهم. فكانت ساوث كارولينا تتاجر في الأرز مقابل الحصول على الخمر والفاكهة والملح بشكل مباشر مع البحر الأبيض المتوسط. وكانت كونيتيكت تتاجر في الخضراوات، وماريلاند تتاجر في القمح، وبنسلفانيا تتاجر في الحبوب.

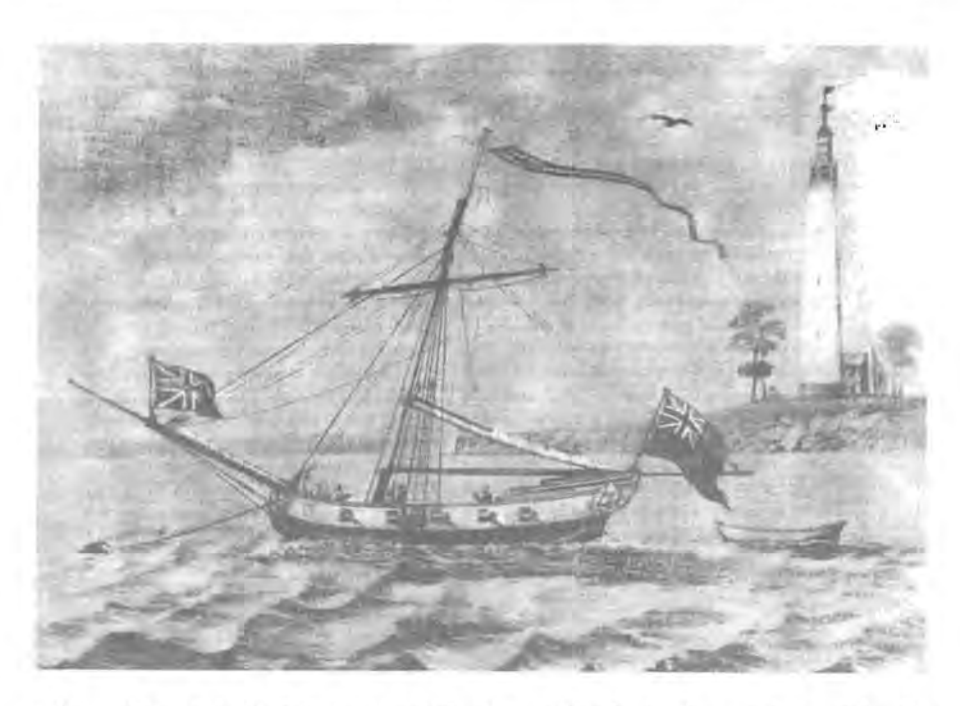
وكانت ماساتشوستس ومعظم نيو إنجلند تتاجر في سمك القد مع منطقة الكاريبي

مقابل الحصول على العسل الأسود لتصنيع الرم. وكان متوسط تعاطي المواطن الأمريكي للخمر يبلغ نحو أربعة جالونات سنوياً، ولكن كان الكثير من خمر الرم يستخدم عادة في التبادل للحصول على عبيد أفارقة. وكان هذا التبادل الثلاثي بين العسل الأسود والخمر والعبيد قد حمي وطيسه في الواقع بسبب مصايد أسماك الضفاف الكبرى. وكانت هذه التجارة تسمى التجارة الثلاثية وتميّزت بأنها مربحة جداً.

ومع نمو المستعمرات، نما كذلك حجم التجارة مع الدول الأجنبية. ثم ما لبثت المستعمرات أن أصبحت تتاجر مع الدول الأخرى مثلما كانت تفعل مع بريطانيا، وأصبح واضحاً للتاج أن مستعمراته تقترب شيئاً فشيئاً من الاستقلال الاقتصادي. وحاولت بريطانيا إعادة تأكيد سلطتها في مجال التجارة بإصدار قانون العسل الأسود عام 1733 والذي بموجبه فُرضت ضرائب استيراد كبيرة على العسل الأسود القادم من جزر الكاريبي غير البريطانية لدرجة أنه كاد أن يقضي على تلك التجارة. وبدلاً من وفاء هذا القانون بالغرض وتحقيق ما يربو إليه التاج من إعادة السيطرة على تلك التجارة، تسبب هذا القانون الجديد في جعل كلّ من المستعمرين ومورديهم الفرنسيين على أهبة الاستعداد والتشوق للعمل معاً في صناعة الرم المهرب.

وبعد حرب السنوات السبع مباشرة ومع زوال التهديد الفرنسي في أمريكا الشمالية، بدأت الحكومة بحزم في تطبيق قوانين الملاحة في المستعمرات. وأدى التطبيق الحازم للقوانين وليس الأعباء المالية الفعلية للضرائب إلى الكثير من عزلة المستعمرات. فقد نظر أهالي المستعمرات للوائح الجديدة مثل قانون السكر وقانون إيرادات تاونسند باعتبارها انتهاكات لمبادئ جوهرية وليست مجرد لوائح تجارية بسيطة.

وكان قانون السكر يفرض ضريبة تبلغ ستة بنسات على كل جالون من العسل الأسود، ولكنه كان يحتوي على أكثر من أربعين مادة خاصة تقضي بتغييرات في الجمارك واللوائح التجارية التي وصلت إلى تغيير غير مسبوق في وضع المستعمرات فيما يخص الوطن الأم. وتم زيادة الأعمال الكتابية التنظيمية إلى حد بعيد وطبّقت على كل تجار الساحل تقريباً ومن ضمنها أصغر شركات الشحن بين المستعمرات التي قد تنقل حمولات لمسافة بضع عشرات من الأميال القليلة بمحاذاة الشاطئ.



مركب شراعي بريطاني يعود لمنتصف القرن الثامن عشر. وكانت مثل هذه السفن الصغيرة مسؤولة عن تطبيق قوانين الإيرادات.

ولم يكن لدى الكثير من المدن الساحلية أي مرافق خاصة بالجمارك مما جعل من تلك اللوائح والقوانين أمراً مزعجاً للغاية، حتى إنه لم يكن بالإمكان تطبيقها بحزم إلا في أكبر الموانئ حيث كانت الأرصفة ومرافق الجمارك قريبة من بعضها. وكان ميناء جلوسيستير بماساتشوستس، على سبيل المثال، ميناءً تجارياً كبير الحجم ومعترفاً به قانوناً، ولكن لم يكن به ولو حتى مسؤول جمارك واحد[2].

وعلاوة على ذلك، لم يعد انتهاك القوانين مجرد انتهاك بسيط لتجارة ما مما قد يسبب فرض غرامة صغيرة، ولكنه أصبح يعتبر جريمة تستوجب الاستيلاء على كل من السفينة والحمولة. وتصاعد العداء تجاه ممثلي الملك وخصوصاً في الموانئ التي يتم فيها القيام بعمليات محاسبة حازمة في التطبيق. واندلعت تظاهرات عفوية عند رؤية أي مركب تحصيل الرسوم، وكانت الكتائب التابعة للبحرية الملكية التي تعمل على حراسة أي سفينة تواجه صعوبات في ميناء المستعمرة، وكانت تواجه مستويات غير مسبوقة

من عدم التعاون والعنف بين الناس. ومع تدهور العلاقات بين نيو إنجلند وبريطانيا، كان رد التاج بشكل متكرر يتمثل في القيام بأسوأ تحركات ممكنة، فحدّ بشكل غير واضح من التجارة إلى الموانئ الإنجليزية، ومنع صيادي نيو إنجلند من استغلال الضفاف الكبرى. ولهذا لم يكن من قبيل المفاجأة أن تولد بؤر الحركة الثورية الأمريكية من رحم مدن الميناء في شمال البلاد مثل مدن نيوبورت وبروفيدونس وبوسطن[3].

احتراق السفينة جاسبي

في 1772، تحول عدم التعاون إلى عنف علني. وتصدت جاسبي وهي مركب تحصيل رسوم تابعة للبحرية الملكية يقودها الملازم ويليام دودينجستون لسفينة النقل حنا التابعة للمستعمرة وكانت تحت قيادة بنيامين ليندسي. ورفض قائد سفينة حنا الذي كان متجهاً إلى مدينة بروفيدونس قادماً من مدينة نيويورك، أن يتوقف في خليج ناراجانسيت لفحص الأوراق الخاصة بسفينته. وتبرم ليندسي من أسلوب دودينجستون المتعجرف واستفاد من هبوب ريح جديدة ومن الجزر وضحالة المياه فتحاشى مواجهة المركب الذي لامس القاع عند أحد العوائق. وانتظر دودينجستون وهو محبط على متن المركب العالقة قدوم المد كي تطفو السفينة على الماء مرة أخرى.

وواصلت السفينة حنا طريقها إلى مدينة بروفيدانس حيث انتشر خبر تعرض مركب تحصيل الرسوم لأزمة. فخرجت ثمانية مراكب تحت قيادة القبطان إبراهام ويبل وعلى متن كل منها أهالي المستعمرة الذين يريدون الانتقام وكانوا مسلحين بهراوات وحجارة وقليل من الأسلحة النارية. وفي سكون الليل، تغلب أهالي المستعمرة على أفراد طاقم جاسبي لذين كانوا يحملون أسلحة قليلة وأحرقوا السفينة بأكملها. ولم يتضح لماذا استغلّ كثير من الرجال مثل هذه الفرصة بالتحديد وبسرعة للتعبير عن غضبهم تجاه البحرية الملكية. واستشاطت الحكومة البريطانية غضباً من مثل هذا الفعل في حين عبرت حكومة مستعمرة رود آيلاند عن أسفها وتعاطفها، ولكن لم يتمكن أحد من تحديد هوية المهاجمين.

حفلة الشاي في بوسطن

وتلا إحراق السفينة جاسبي بوقت قليل حادث أكثر شهرة منه. وكان مبعث غضب المستعمرة هذه المرة هو شحنة شاي تعود إلى شركة الهند الشرقية على متن سفن واقفة في رصيف الميناء في بوسطن. وكانت الحكومة قد ألغت، رداً على غضب أهالي المستعمرات على القوانين التي لا يمكن تحملها، كل الرسوم باستثناء ضريبة مفروضة على الشاي. ولكن غضب أهالي المستعمرة لم يهدأ وظلوا ثائرين، وأصبح الشاي وبسرعة رمزاً لشكاوى أعمق. وفي مساء يوم 16 ديسمبر 1773، قامت مجموعة من أهالي بوسطن متخفين في ملابس هنود بركوب واحدة من ثلاث سفن تابعة لشركة الهند الشرقية وألقوا 350 حزمة من الشاي في الماء. وعرفت هذه التظاهرة فيما بعد ذلك باسم حفلة الشاي في بوسطن.

واستشاطت الحكومة غضباً مرة أخرى ولكن لم يحدد أحد هوية الأطراف التي ارتكبت الجرم. ولكن في هذه المرة، أغلقت السلطات البريطانية ميناء بوسطن بأكمله كعقوبة وتحذير للمستعمرات. وأدت هذه الظروف مباشرة إلى تعزيز الدعم المقدم لأهالي بوسطن في أنحاء المستعمرات. ومع تزايد الوضع سوءاً، تزايدت احتمالات تصاعد أعمال العنف الخطيرة. وفي النهاية، اتخذ أهالي المستعمرات الموقف الخاص بأن الحرب المفتوحة أمر ضروري وأن المصالحة أصبحت مستحيلة.

وأدت الحوادث اللاحقة على ليكسينجتون جرين، وفي كونكورد بريدج، وفي بوسطن إلى حرب ضروس حقيقية انتشرت على الفور في أنحاء المستعمرات. ودفعت هذه الظروف بالكونجرس القاري بالمستعمرات لتوفير جيش، ولكن نواب المستعمرات كانوا متشككين في القيمة العملية لتشكيل القوات البحرية. ولم يكن أحد يصدق أن المستعمرات يمكنها أن تنشر أسطولاً يباري بأي شكل البحرية الملكية. ومع ذلك، ما كان للأمريكيين الجريئين أن تفوتهم فرصة للاستفادة من القليل من القرصنة المرتزقة. ولذا فقد بدأ الأمريكيون حربهم البحرية على شكل عمليات مهاجمة للسفن التجارية.

الطرادات الأمريكية

فوّض جورج واشنطن وبنجامين فرانكلين عدداً من السفن للعمل في قضية الاستقلال الأمريكي. وفي الأيام الأولى من الثورة، وأثناء حصار بوسطن، قامت واشنطن بتفويض بوتون ليأخذ عدداً من الجنود ويتقدم إلى ميناء بيفرلي في ماساتشوستس حيث كان عليه أن يتولى قيادة السفينة حنا وهي سفينة شراعية مزودة بقليل من المدافع الصغيرة كمركب قرصنة مرتزقة. وكانت هذه أول سفينة من ست سفن شكلت في النهاية «بحرية جورج واشنطن». وكانت السفن المتبقية هي هانكوك وفرانكلين ولي ووارين وهاريسون. وبعد أن تعرضت السفينة حنا لأضرار بسبب ملامستها القاع استُبدلت بسفينة واشنطن. وكانت كل سفينة تبحر تحت راية بيضاء رسمت عليها شجرة صنوبر خضراء وكتب أسفل الرسم الكلمات «نداء إلى السماء». وفي أمر تشكيله لهذه القوة، تصرف واشنطن من تلقاء نفسه باعتباره القائد الأعلى للجيش القاري[4].

وتصرف فرانكلين فيما بعد ولكن بمزيد من السلطات. فأصدر باعتباره عضو اللجنة البحرية بالكونجرس القاري وممثل الحكومة الأمريكية الناشئة في باريس، تفويضات لضباط محتملين ووفر اعتمادات لتسليح وإصلاح السفن الحربية الأمريكية الموجودة في الموانئ الأجنبية. وكانت سفن بلاك برينس وبلاك برينسيس وفيرنوت من بين السفن التي كلفها فرانكلين بأن تكون طرادات قارية في عام 1779. وكان الكثير من أفراد طاقم السفينة بلاك برينس مهربين أيرلنديين وإنجليز استخدموا قبطانا أمريكياً للحصول على تفويض من فرانكلين. إلا أن هذه السفن الثلاث كانت نشطة من أجل القضية الأمريكية، فقامت بدوريات في المياه الأوروبية لمدة سنة تقريباً واستولت على 114 سفينة تجارية تابعة للعدو[5].

وكانت الضرورة هي ما زاد من وعي المستعمرات بالقيمة العسكرية بشن الحرب في البحر. وكان الجيش الأمريكي يعاني بشدة من نقص في البارود والأسلحة، وكان الأمل هو أن تستطيع السفن الأمريكية الإبحار إلى فرنسا أو إسبانيا أو جزر الهند الغربية للحصول على مخزون. ولم يكن أحد يتوقع نتيجة رحلة القبطان جون مانلي

على متن السفينة لي في شهر نوفمبر 1775. فتصدى مانلي، وهو أحد أفضل القباطنة بالنسبة لواشنطن، لسفينة تخزين الأسلحة نانسي التابعة للبحرية الملكية حيث كانت منفصلة عن قافلتها. وتم بسرعة الاستيلاء على السفينة نانسي المسلحة تسليحاً خفيفاً. فوفرت مخزون الأسلحة الذي يحتاج الجيش القاري الناشئ إليه أمس الحاجة، وكان من هذا المخزون 100,000 حجارة حارقة، و2000 بندقية ومدفع هاون عيار 13 بوصة، وكانت تلك الغنائم هي أفضل قطع المدفعية التي وصلت لأمريكا على الإطلاق[6]. وكتب اللواء البحري صموئيل جريفز الذي كان يقود خمس سفن حربية بريطانية في ميناء بوسطن قائلاً: «إنه لأمر يدعو للأسف أن يتم إرسال حمولة بمثل هذا القدر من إنجلترا في سفينة مجردة من الأسلحة والتي لا تكفي حتى لحمايتها من قارب»[7].

وفي تتابع سريع للأحداث، استولي كذلك على الإمدادات والأسلحة من سفينة الإمدادات كونكورد. كما استولي على أربع سفن نقل ذات تسليح خفيف (آن وجورج ولورد هو وآنابيلا) وكان على متنها زهاء 400 جندي اسكتلندي للقتال في أمريكا.

ومن بين 36 سفينة إمدادات ونقل أرسلت إلى نيو إنجلند أثناء الاحتلال البريطاني القصير لبوسطن، لم يصل منها إلا ثماني عشرة بأمان. واستولي على السفن الأخرى وفرّقت إلى جزر الهند الغربية أو أُجبرت على العودة إلى إنجلترا[8].

وأثبتت بحرية القرصنة المرتزقة نجاحها الفوري بواسطة أهالي المستعمرات المتمردين. وأُدخلت تغييرات على أغنية حانة للثناء على القباطنة الشجعان:

قوموا يا أبطالنا واشربوا في صحة مانلي
فهذا في صحة أبناء أرباب الحرب الأقوياء الذين يركبون مراكب القرصنة المرتزقة
يتحدثون عن ستين سفينة لتأديب أرضنا الحرة
فإذا أرسلوا ستمائة سنقاومهم بكل شجاعة
قوموا يا جميع الرفاق واشربوا في صحة البحار لادز
ومن أجل مانلي وهوبكنز وأولئك البحارة الذين يبحرون على مراكب القرصنة المرتزقة[9].

البحرية القارية

خصص الكونجرس الذي كان شديد الفخر بسلسلة النجاحات هذه 100000 دولار بسرعة لشراء أربع سفن تجارية لتحويلها على الفور إلى سفن حربية. وعلاوة على ذلك، وافق الأعضاء على بناء ثلاث عشرة سفينة حربية لتشيد من أولها لآخرها في وقت يبعث على التفاؤل يبلغ ثلاثة أشهر فقط. وتم تفويض خمس سفن على متنها 32 مدفعاً، وخمس سفن أخرى على متنها 28 مدفعاً، وثلاث سفن أخرى على متنها 24 مدفعاً. وعلى الرغم من أن عقود البناء انتشرت في سبع ولايات بمرافق كبيرة لصناعة السفن، ولكن لم تكن المواد الخام اللازمة للبناء ولا أفراد الطاقم متوفرة على الفور. ويمكن قياس التزام الكونجرس الذي صدر حديثاً ببناء أسطول أمريكي بحقيقة تخصيصه نحو مليون دولار لتمويل البحرية القارية.

كما أصدرت اللجنة البحرية قائمة مطلوبة من الضباط للخدمة في الأسطول الجديد. وللأسف، أعطيت الأولوية للرجال الذين كانوا على القائمة بشكل رئيسي نظراً لمكانتهم السياسية أو الاجتماعية وليس بسبب قدرتهم. فلم يدرج اسم أي من قباطنة واشنطن باستثناء جون مانلي (الأول) الذي تصدر القائمة. وبعد عدة أشهر، جون بول جونز (الثامن عشر) كتب إلى روبرت مورس، نائب رئيس اللجنة البحرية بالكونجرس، قائلا: «لا يمكنني إلا أن أتحسر على قلة الذوق في تعيين الضباط وترقيتهم في الخدمة البحرية، فالكثير منهم ليس فقط أمياً بالكلية، ولكنهم أيضا يفتقدون حتى للقدرة على قيادة السفن التجارية»[10] وفي 1781، لم تستطع لجنة بالكونجرس كانت تحقق في كيفية اختيار القائمة «أن تعرف بشكل كامل ما القاعدة التي وُضع على أساسها مثل هذا الترتيب»[11].

وعُيّن إزيك هوبكنز قائداً أعلى للبحرية وهو اختيار مدفوع سياسياً بالكلية من أجل جلب السرور لأخيه ستيفن هوبكنز من ولاية رود آيلاند الذي كان رئيس اللجنة البحرية.

فاسم إزيك هوبكنز لم يظهر حتى في قائمة الأسبقية ربما لأنه لم يركب البحر منذ عام 1772 [12]. ووصفه أحد معاصريه بأنه «شخص عتيق وذكي وحساس... يلقي

بالسباب من آن لآخر». وظهر اسمه في الثورة عندما ساعد على إعداد الدفاعات في بلدة بروفيدينس الميناثية في رود آيلاند. وكان اختيار رتبة «القائد الأعلى» بدلاً من رتبة «أدميرال» يهدف على ما يبدو إلى إعطاء هوبكنز مكانة مساوية لمكانة جورج واشنطن على اليابسة. وتشير المصادر الحديثة إليه باعتباره «عميداً بحرياً». وأعطت اللجنة البحرية لهوبكنز قيادة السفن التي يتم إصلاحها في نهر ديلاوير فقط. وكان هناك عدة سفن قارية أخرى في البحر، ولكن تلك السفن لم تكن تخضع بوضوح لأوامره[13].

ومن الذين جرى ضمهم كذلك لضباط البحرية الأمريكية الجدد أصدقاء آخرون وأقارب لمندوب رود آيلاند. وعُيّن جون بي هوبكنز (الثالث عشر)، ابن إزيك، قبطانا لسفينة كابوت. وشارك هوبكنز الأصغر في إحراق مركب تحصيل الرسوم البريطانية جاسبي. وأعطي دادلي سالتونستول (الرابع)، وهو ابن عم هوبكنز، قيادة سفينة القيادة ألفريد. وكان سالتونستول ينتمي لعائلة قديمة من البحارة في نيو لندن بكونيتيكت، كما كان أحد القراصنة المرتزقة أثناء الحروب الفرنسية في منتصف القرن. وكان هذا الرجل يعتبر لغزاً، فقد وصفه بعض معاصريه بأنه عابس سيئ الخلق أو ضيق الأفق، ووصفه آخرون بأنه متزن ودؤوب. وكان جون بول جونز، الذي يتمتع بطبيعة باردة وبالديكتاتورية، يكره سالتونستول بشدة، وكان يصرح بأن هذا الرجل له «مزاج عصبي وحزين»[14].

أما إبراهام ويبل (الثاني عشر)، والذي قاد الرحلة التي أحرقت السفينة جاسبي، فعُيّن قبطاناً لسفينة كولومبوس. وجاء إلى فيلادلفيا على متن المركب كاتي التي سلمها إلى الخدمة القارية وأعاد تسميتها بروفيدانس. وأصلحت هذه السفينة أيضاً كي تصبح سفينة حربية وسلمت لتكون تحت قيادة القبطان جون هازارد (لم يدرج اسمه في القائمة) وهو من نيويورك. ولا تتوافر معلومات كثيرة عن هازارد ومنها أنه كان يوصف بأنه رجل بدين شديد الغرور وجاهل»[15].

أما نيكولاس بيدل (الخامس) من بنسلفانيا فقد عُيّن قائداً على السفينة أندريه دوريا وأثبت أنه أفضل الضباط وأكثرهم تمكناً وحنكة. فلم يكن قريباً لأي من القباطنة

الآخرين. وفي الواقع، كان بيدل هو الوحيد على قائمة السباقين الذي لم يكن من مواطني نيو إنجلند، والوحيد الذي خدم في البحرية الملكية، وقد عُيّن طالب بحرية في عام 1771، حيث يعمل مع طالب بحرية آخر يسمى هوراشيو نيلسون. وحصل بيدل على منصبه القيادي من اللجنة البحرية بشكل أساسي لأنه استولى على شحنة تبلغ ستة أطنان ونصف الطن من البارود مطلوبة بشدة من جزيرة سانتو دومينجو الفرنسية. كما أظهر بيدل قدرته على القيادة كقبطان لسفينة فرانكلين في نهر ديلاوير في الأيام الأولى من الثورة[16].

وتسبب النقص في الملاحين وفي الإمدادات في إجهاد اللجنة البحرية خلال الحرب، ولكن بحلول يوم 4 يناير 1776، لُبيت حاجات الأسطول الصغير بشكل مؤقت على الأقل. وأمر العميد البحري هوبكنز كل الضباط والرجال أن يصلحوا سفنهم وهم على متنها كي «يتجنبوا اعتبارهم هاربين». فألقت السفن ألفريد وكولومبوس و كابوت و أندريه دوريا بمرابطها، وتحركت ببطء أسفل نهر ديلاوير المملوءة بالثلوج باتجاه البحر. وبعد عشرة أيام، انضمت السفينة بروفيدانس أولاً، ثم بعدها السفينة الصغيرة المسلحة فلاي، إلى الأسطول في مرساه قبالة فيلادلفيا.

وأخيراً في منتصف شهر فبراير، أكملت سفينتان صغيرتان كان يتم إصلاحهما في بالتيمور الأسطول عندما رستا قرب فم خليج ديلاوير. وكانت السفينة المسلحة هورنيت مسلحة بعشرة مدافع صغيرة، كما كان المركب الشراعي واسب به 8 مدافع[17].

وفي 6 يناير، كتبت اللجنة البحرية توجيهات إلى هوبكنز، وأمرته في جزء من هذه التوجيهات «بالتوجه مباشرة إلى خليج تشيسابيك في فرجينيا... ودخول الخليج المذكور والبحث والهجوم والاستيلاء على أو تدمير كل القوات البحرية الخاصة بأعدائنا التي قد تجدها هناك... [ثم] الاتجاه فوراً إلى الجنوب وتكون قائداً لمثل هذه القوات لأن العدو قد يكون لديه قوات في كل من ساوث كارولينا ونورث كارولينا». وكانت هذه الأوامر تعكس معرفة بالتوزيع الضئيل للسفن الحربية البريطانية في المستعمرات الجنوبية (انظر الجدول)، وأقروا الدعم الجنوبي لتكوين قوات بحرية في

الكونجرس[18].

وفي 14 فبراير، دعا العميد البحري قادة كل سفينة في الأسطول إلى سفينة القيادة ألفريد. واجتمع القباطنة ويبل (كولومبوس)، وجيه بي هوبكنز (كابوت)، وبيدل (أندريه دوريا)، وهازارد (بروفيدانس) مع القباطنة ويليام ستون (غير مدرج في القائمة، ربان السفينة هورنيت)، وويليام هالوك (الخامس عشر، ربان السفينة واسب)، بالإضافة إلى الملازم هويستيد هاكر (السادس عشر، المساعد السابق لربان كابوت، ولكنه الآن ربان السفينة فلاي)، وكان هؤلاء الرجال سيقودون أول رحلة بحرية أمريكية تحت علم العميد البحري الأصفر الجيد المزخرف بحية ذات ثلاث عشرة قطعة (تمثل المستعمرات) ومكتوب عليها «لا تدسّ علي».

وعلى الفور أخبر العميد بحري هوبكنز أولئك الرجال أنه سيستخدم السلطة التي حصل عليها من توجيهاته لتشكيل المهمة. وكان هوبكنز يخطط لشن غارة على نيو بروفيدانس (ناساو) في جزر الباهاماس للاستيلاء على مخزن من البارود والأسلحة يقال إنه مخزن هناك. ووزع الأوامر على هذا الأساس، ووضع إشارات خاصة وعامة للربابنة تحت قيادته. وكانت الوجهة المعلنة للأسطول هي جزيرة أباكو الكبرى في جزر الباهاماس. وكان الأسطول يحمل ما مجموعه 114 مدفعاً أكبرها عيار 9. وبالإضافة إلى الضباط، كان عدد أفراد الأسطول يبلغ 700 بحار وزهاء 200 جندي بحرية[19].

ومع هبوب ريح جديدة، انطلق الأسطول يوم 14 فبراير 1776. وبحلول يوم 1 مارس، كانت ست من السفن الثماني قد رست خارج جزيرة أباكو الكبرى. واختفت كل من السفينة هورنيت وفلاي أثناء الرحلة. وانتظر الأسطول لمدة يومين، وكان يقضي الوقت في تدريب رجاله وملء براميل المياه. واستولى على سفينتين تجاريتين صغيرتين بريطانيتين، وحصل هوبكنز من السجناء على معلومات عن نيو بروفيدانس. وعلى أساس معلوماته ومعرفته بالمكان، وضع هوبكنز تفاصيل هجومه.

توزيع السفن الحربية التابعة للبحرية الملكية على محطة أمريكا الشمالية، يناير 1775

السفينة	المدافع	الرجال	المحطة
بوين	70	520	بوسطن
سومرسيت	68	520	بوسطن
آسيا	64	480	بوسطن
بريستون	50	300	بوسطن
ميركوري	20	130	بوسطن
جلاسكو	20	130	بوسطن
تارتر	28	160	هاليفاكس
روز	20	130	رود آيلاند
سوان	16	100	رود آيلاند
هوب	6	30	رود آيلاند
فوي	20	130	فيرجينيا
لايفلي	20	130	سالم
سكاربورو	20	130	نيو هامبشاير
كانش	8	45	نيو هامبشاير
كينجفيشر	16	100	نيويورك
تامر	14	100	ساوث كارولينا
كروزر	8	60	نورث كارولينا
سافيج	8	60	إيست فلوريدا
سانت جون	6	30	إيست فلوريدا
ماجدالين	6	30	فيلادلفيا
هاليفاكس	6	30	ماين
ديليجنت	6	30	ماين
جاسبي	6	30	ماين
ديانا	6	30	غير محدد

ولأن الميناء كان يخضع لحراسة حصنين، كان يبدو أن شن هجوم مباشر من الأسطول سيكون أمراً غير مناسب بالنسبة للمهمة. وعلى الرغم من أنه لم يقم «بأي محاولة لإخفاء وجوده أو استغلال عامل السرعة والمباغتة الخاص به»، قرر هوبكنز بدلاً من ذلك أن يقوم بحيلة ويرسل البحارة»[20].

المارينز (جنود البحرية)

كان جنود البحرية الأمريكية مثل نظرائهم البريطانيين محمولين على متن السفن البحرية لعدة أسباب. أولاً، كانوا يعملون كقوة تدريب بصفة خاصة للقتال المباشر. وكان مركزهم في القتال هو أعلى القتال أو على السفن. كما كانوا يعملون كقوة منفصلة عن البحارة الذين كانوا يشكلون نواة الطاقم، يعتمد عليها الضباط للسيطرة على الرجال. ولهذا الغرض، فقد ظل جنود البحرية منفصلين عن البحارة، فيناموں ويأكلون في منطقة بين جنود الأسطول والضباط. كما كان لهم ضباطهم المنوط بقيادتهم.

وكان أول سلاح من جنود البحرية الأمريكية الذين رافقوا العميد بحري هوبكنز قد نشأ في فيلادلفيا. وكان تن تافرن هو المصدر الرئيسي للمتطوعين. وعُيّن روبرت مولان مالك تن تافرن وصموئيل نيكولاس في منصب قبطان لجنود البحرية.

وارتدى جنود البحرية زياً موحداً لونه أخضر غامق بأساور وثنيات بنطال بيضاء. وكانت ملابسهم الصغيرة – القمصان والجيليه والسراويل القصيرة– كانت بيضاء اللون. وكانوا يرتدون جوارب جلد سوداء، كما كانت تجهيزاتهم الجلدية بيضاء اللون.

ونُقلت فرقتان ونصف الفرقة من جنود البحرية إلى جانب خمسين بحاراً ومجموعهم 270 رجلاً في سفينتين استولي عليهما واقتربتا من ميناء نيو بروفيدانس. وعلى الرغم من أن خطط هوبكنز كانت تتطلب أن يبقى الأسطول بعيداً في الأفق حتى هبوط جنود البحرية، لكن العميد البحري أساء تقدير التوقيت الذي حدده. وانطلق الأسطول بسرعة نحو الميناء متعقباً سفن الجزيرة. ومع ذلك، فقد اقتحم جنود

البحرية الشاطئ في أول هبوط برمائي لهم كأمريكيين وهاجموا الحصون التي هُجرت بعد القيام بدفاع صوري[21].

وكانت الغارة ناجحة، ولكن اعتُبر النجاح محدوداً بسبب حقيقة أن حاكم نيو بروفيدانس قام بتهريب 150 برميلاً من البارود إلى خارج الجزر بعد وصول أنباء وصول هوبكنز. وصودر سبعة عشر مدفعاً كبيراً (عيار 32 و 18 و 12)، هذا بالإضافة إلى آلاف الطلقات المستديرة وإمدادات المدفعية الأخرى. وبمجرد الاستيلاء على البلدة، كان إجمالي المدافع التي أزيلت يبلغ 88 من أحجام مختلفة، بالإضافة إلى تشكيلة متنوعة من قذائف الهاون. كما عثر جنود البحرية على 24 برميل بارود بقيت في الحصون وهي كمية أقل كثيراً مما كان يتوقع.

وبينما كان الأسطول موجوداً في جزر الباهاماس، انضمت إليه سفينة فلاي مرة أخرى بعد أن اصطدمت بسفينة هورنيت أثناء إحدى العواصف. واتجهت السفينة هورنيت التي أصيبت بأضرار في حادث التصادم إلى ساحل ساوث كارولينا وعادت إلى خليج ديلاوير. وبينما كان المرض يفتك بأفراد طاقمه، أمر هوبكنز قباطنته بالإبحار إلى الشمال واللقاء في قناة بلوك آيسلاند خارج رود آيلاند. وهنا استولت السفينة فلاي والسفينة أندريه دوريا على السفينة المسلحة هوك وسفينة القنابل بولتون. وتم الاستيلاء على السفينتين بقدر قليل من المتاعب، فقد كانت السفينة هوك أول سفينة حربية تابعة للبحرية الملكية تأسرها البحرية القارية. وبعد وقت قليل من لمّ شمل الأسطول، تمت ملاحظة شراعين آخرين وكانت البارجة البريطانية جلاسجو التي تحمل 22 مدفعاً وكان القبطان تيرينجهام هو قائدها ومعها السفينة التي تزودها بالوقود.

وعلى الرغم من أن كل السفن استعدت للعمل، إلا أنه لم تصدر أوامر من هوبكنز. وفي الحقيقة، لم يصدر أي أمر من العميد البحري أثناء الاشتباك الذي تلا ذلك. واقتربت السفينة كابوت والسفينة جلاسجو بشدة من بعضهما بعض عندما قذف جندي بحرية متحمس قنبلة على ظهر السفينة جلاسجو. وتبادلت السفينتان على الفور إطلاق النار، ولكن المدافع عيار ستة على متن السفينة كابوت لم تكن

لتناظر المدافع عيار تسعة على متن السفينة جلاسجو. وانحرفت السفينة كابوت أثناء تعرضها لإطلاق نار كثيف ومدمر أسفر عن مقتل أربعة وإصابة سبعة من طاقمها منهم القبطان هوبكنز. واضطر بيدل الذي كان على متن السفينة أندريه دوريا للابتعاد عن المعركة لينجو من الاصطدام بالسفينة كابوت. ودخلت سفينة القيادة ألفريد المعركة الآن. وكان العشرون مدفعاً عيار 9 على السفينة ألفريد يناظرون ما يوجد بالسفينة جلاسجو، وكان الملازم جونز أسفل عند المدافع يحث أفراد طاقمه. وفجأة ضربت عجلة وذراع السفينة الأمريكية واستدارت السفينة. وكان يمكن أن تنقلب وهي في هذه الحالة. ولكن بيدل كان قد عاد إلى مدى البارجة البريطانية واقتربت السفينة كولومبوس. وكان قبطان سفينة جلاسجو الذي استطاع أن ينقذ نفسه بشكل رائع حتى الآن قد قرر أنه ليس هناك أي أمل في الهجوم على أسطول بأكمله، فتوقف عن العمل، وهرب باستخدام مدافع مؤخرة السفينة ليبتعد عن ناظر أي من مطارديه.

وكانت السفينة كولومبوس لديها فرصة أخيرة تستطيع فيها تدمير السفينة البريطانية الهاربة ولكن معظم الطلقات كانت توجه لأعلى السفينة. وبعد أربع ساعات من القتال والمطاردة، أشار العميد البحري هوبكنز بالعودة. وكان هذا هو الأمر الوحيد الذي أعطاه لقباطنته في القتال.

ولقي خمسة أمريكيين مصرعهم وأصيب تسعة آخرون. وتم الاستيلاء على سفينة الإمداد البريطانية بواسطة السفينة هوك التي كانت تستحق الجائزة. ووردت أنباء بأن السفينة جلاسجو تعرضت لعقوبة شديدة. فلقد تعرضت البارجة البريطانية «لتلفيات شديدة إلى حد بعيد في هيكلها، وأصيبت بعشر طلقات في صاريها الرئيسي، و52 طلقة في ساريتها الباقية، و 110 طلقة في شراعها الرئيسي، و88 طلقة في شراعها الأمامي، وسقطت صواريها وتفتت إلى قطع صغيرة. ولقي شخص من السفينة جلاسجو مصرعه وأصيب ثلاثة آخرون. وكان كل واحد من هؤلاء قد أصيب بقصف القناصة، بينما كان قصف البحرية الأمريكية بالتحديد عديم الجدوى[22].

وتوارت نجاحات أول رحلة بحرية أمريكية سريعاً مع ورود تفاصيل القتال مع السفينة جلاسجو. ولم يقم القبطان هازارد من بروفيدانس بأي محاولة لدخول المعركة،

فكان على ما يبدو راضياً بالإبحار ذهاباً وإياباً بعيداً عن مدى السفينة. وبرزت العديد من الأسئلة بخصوص كيف لسفينة واحدة أن تستطيع القيام بكثير من الضرر لأسطول بالكامل وتنجح في الفرار بشكل جيد. وتأكد هذا الفشل عندما استولى القبطان جون باري قائد السفينة الشراعية ليكسينجتون على سفينة إدوارد التابعة للبحرية الملكية في معركة حامية. وحصل إبراهام ويبل على أمر من محكمة عسكرية يضفي الشرعية على أفعاله. ولكن المحكمة وجدت أن مثل هذا الأمر سيكون عديم الجدوى لأنه يعود إلى خطأ ويبل في التقدير وليس بسبب اتصاف ويبل بالجبن. كما جُر القبطان هازارد من بروفيدانس للمثول أمام محكمة عسكرية، ولكن المحكمة وجدت هذه المرة أنه مذنب بتهمة إهمال الواجب. ونُحّي هازارد، وتولى الملازم جون بول جونز موقعه القيادي.

وعلى الرغم من عدم خسارة أي سفينة بل استولي على عدد من السفن، إلا أن العميد بحري هوبكنز أصبح بسرعة هدفاً للنقد. وتسببت السياسة والترقيات بين ضباطه في منع الأسطول من بدء رحلة بحرية ثانية. وكانت تفاصيل نهايته كقائد أعلى أمراً معقداً وغير مهم. ثم استُدعي هوبكنز وسالتونستول وويبل أمام اللجنة البحرية بالكونجرس للرد على اتهامات إهمال الواجب وعصيان الأوامر. ولكن تم التملص بسرعة من هذه الاتهامات بحق سالتونستول وويبل، وظلت الاتهامات ضد هوبكنز عالقة. وفي النهاية تعرض للوم لأنه أخذ زمام المبادرة من دون الحصول على أوامر صريحة من الكونجرس في شن الهجوم على نيو بروفيدانس وانتقده الكونجرس لأنه أبقى الأسطول من دون حركة بعد ذلك. واتسمت باقي مسيرة هوبكنز المهنية بمواجهة كم كبير من العداء والحقد والتمرد.

وفي 2 يناير 1778، قرر الكونجرس القاري أنه: «نظرا لأن الكونجرس لم يعد في حاجة لخدمات السيد المحترم إزيك هوبكنز الذي عُيّن في 22 ديسمبر 1775، قائداً أعلى للأسطول الذي أنشأته اللجنة البحرية، فقد تقرّرت إقالة السيد المحترم إزيك هوبكنز من خدمة الولايات المتحدة». ولم يحدث أبداً بعد ذلك أن منحت رتبة القائد الأعلى إلى ضابط بحرية أمريكي آخر[23].

جون بول جونز

كان ترتيب جون بول جونز الثامن عشر على قائمة السابقين. ولد جون بول جونز في اسكتلندا في عام 1747 باسم جون بول جونز، ويعتبر ضابط البحرية الأمريكية أشهر قائد سفينة واحدة خدم في البحرية القارية. ولأن جون بول ارتكب جرماً بموجب القانون البريطاني عندما قتل زعيم أفراد طاقم متمردين في الخدمة التجارية فقد اختفى بسرعة عن الأنظار وغير اسمه. وتوجد بعض الأدلة التي تشير إلى أنه قبل الثورة، كان جون بول جونز يكسب قوته من عمله كمهرب وقرصان في نورث كارولينا.

ومع ذلك، عندما بدأت الحرب، استطاع أن يستغلّ مناصرة عدد من أصحاب السفن من ذوي النفوذ في المستعمرات ليحصل على منصب في البحرية القارية. وعُيّن جونز في منصب ملازم أول في سفينة القيادة ألفريد تحت قيادة الأدميرال هوبكنز. وبعد النجاة من فشل هوبكنز واستلام قيادة السفينة بروفيدانس، قام جونز بسلسلة من الرحلات المستقلة، فاستولى على ست عشرة غنيمة خلال فترة قصيرة. وعلى الرغم من أن السفينة بروفيدانس كان على متنها 12 مدفعاً من عيار 4 لكن جونز وجد أن السفينة سريعة وسهلة التحرك والمناورة وقال إن طاقمها هو أفضل طاقم يقوده على الإطلاق[24].

وبعد ذلك سافر إلى فرنسا في السفينة الحربية الأمريكية الجديدة رانجر. وقام جونز الذي كانت سفينته مسلحة بـ 18 مدفعاً عيار 4 بدك القناة الإنجليزية والبحر الأيرلندي. واجتاح الخوف المواطنين البريطانيين عندما هاجم منزل اللورد سيلكيرك على ساحل غرب إنجلترا وسرق طبقه الفضي وأحرق عدة سفن في ميناء وايتهافين القريب. وأطلق إنذار الخطر على طول الساحل، كما أرسلت عدة طرادات بريطانية لمطاردة القرصان الأمريكي. وكان من بينها السفينة دريك (على متنها 20 مدفعاً عيار 6) شُيّدت في فيلادلفيا قبل الحرب، ونُقلت إلى البحرية الملكية.

وأصبحت السفينتان على مرأى بعضهما بعضاً قبل ساعة من غروب يوم 24 إبريل عام 1778 في بيلفاست لو. وانتظر جونز الذي كانت عوارض أشرعته مؤخرة

وعوارض المسار مشرعة حتى تقترب سفينة دريك وأرسلت السفينة البريطانية ملازماً في قارب لاكتشاف إذا كانت السفينة رانجر سفينة بضائع مسالمة أم من الأعداء. وأُسر الملازم على الفور كأسير حرب. ورفعت السفينة دريك علم بريطانيا. وكانت السفينة البريطانية تقترب من مؤخرة السفينة رانجر عندما رفع جونز العلم الأمريكي ليكشف عن نفسه بأنه السفينة القارية الأمريكية وفتح النار على سفينة الأعداء. وفوجئ القبطان البريطاني بذلك الفعل وسمح لجونز بأن يمر فجأة بمقدمة السفينة ليضربها من أولها لآخرها. وضرب جونز الذي يريد الحصول على السفينة دريك كغنيمة، صواري السفينة بسلسلة من الطلقات، وضرب سطحها بكرات حديدية وقذائف.

ولقي القبطان البريطاني مصرعه في الدقائق الأولى من المعركة. وأصيب مساعد القبطان بإصابة قاتلة، وأصيب أو قتل اثنان وأربعون من أفراد الطاقم. وخلال ساعة واحدة، أصبح من الصعب السيطرة على السفينة دريك وفقد البريطانيون رباطة جأشهم[25].

وكانت السفينة دريك هي أول سفينة حربية تابعة للبحرية الملكية تستولي عليها سفينة أمريكية في المياه الأوروبية. وفقدت رانجر في تلك المعركة ثلاثة رجال فقط وأصيب خمسة آخرون. وأرسل جونز مساعد الربان الملازم توماس سيمبسون ليأخذ الغنيمة. وكان جونز يكره سيمبسون ذلك أن تعيينه جاء بدافع سياسي، وعاب عليه تعامله مع السفينة دريك في رحلة العودة إلى فرنسا. وفي الحقيقة، أمر جونز بوضع سيمبسون قيد الاحتجاز بتهمة العصيان.

وكانت هذه أولى المشكلات التي واجهت جونز خلال الأشهر التسعة التالية فقط. ولكن جونز كان على ثقة من أنه سيمنح منصباً قيادياً أفضل بعد غارته وانتصاره، فقد أصيب بالإحباط نظراً لبطء قدوم السفينة الجديدة. كما أنه وجد نفسه مختلفاً مع قطاع كبير من أفراد طاقمه بشأن الجائزة المالية والمعاملة السيئة والتهمة التي وجهها ضد سيمبسون (الذي كان محبوباً بوجه عام من أفراد الطاقم). فتظلم سبعة وسبعون بحاراً وثمانية وعشرون من ضباط الصف البحري للمفوضين الأمريكيين في باريس، متهمين جونز بأنه متعسف وسيئ المزاج وغير محتمل. ولم يكن يساند جونز سوى

بنجامين فرانكلين الذي وعده بأن يكون قائداً لسفينة لو إنديان، وهي بارجة قوية جديدة في أمستردام، فأسقط جونز تهمه بحق سيمبسون الذي أبحر كقائد جديد لسفينة رانجر[26].

وأصيب جونز بالإحباط مرة أخرى. وتضاءلت فرصة حصوله على سفينة حربية جديدة عندما بيعت السفينة لو إنديان للفرنسيين ولم يستمع جونز لمشورة فرانكلين له بالصبر والتأني. وأخيراً، في أواخر عام 1778، عُثر على سفينة يمكن أن تخدم الغرض الأمريكي. وكانت السفينة دوك دي دوراس سفينة فرنسية منهكة تابعة لشركة الهند الشرقية تبلغ حمولتها 900 طن وبنيت عام 1766. وكانت السفينة دوك دي دوراس مثلما هو متوقع من أمثالها سفينة قوية ولكنها ثقيلة وبطيئة.

وكان سطحها العلوي مسلحاً بستة مدافع عيار 6، وسطح المدافع يوجد به 28 مدفعاً عيار 12، و6 مدافع قديمة عيار 16. وأكبر مدفع تم الحصول عليه من مخازن الذخيرة الفرنسية يعتبر في السابق مدفعاً غير لائق. ونُصب في غرفة ضباط الصف في مستوى قريب جداً من منسوب المياه لدرجة أنه لا يمكن إخراجه في أي طقس سوى الطقس الذي يتميز بالهدوء التام. وانتقى جونز ضباطه ووافق على 380 رجلاً من الذين كانوا يعملون على متنها، وكان الكثير منهم من الفارين من الخدمة في بريطانيا، أو أسرى حرب سابقين. وقبل أن يبحر بالسفينة غير جونز اسم السفينة إلى بونوم ريتشارد.

وبدأ جونز رحلة البحث عن عدو وهو يعمل كعميد بحري لأسطول صغير يضم السفينة بونوم ريتشارد (40)، والطراد بالاس (26)، والسفينة فينيجانس (12)، والسفينة الشراعية سيرف (18)، والبارجة الأمريكية أليانس (36). وكانت كل سفينة من السفن المرافقة له، باستثناء السفينة الأمريكية أليانس، قد خضعت لإصلاحات وصيانة في فرنسا، ولكنها أبحرت تحت تفويضات أمريكية. وكان قائد السفينة الأمريكية أليانس هو القبطان بيير لانديس المواطن الشرفي من ولاية ماساتشوستس.

وفي 23 سبتمبر 1779، أبصرت السفينة بونوم ريتشارد عدداً كبيراً من الأشرعة التي اتضح بعد ذلك أنها قافلة من بحر البلطيق تضم 41 سفينة إمدادات تحت حماية

البارجة سيرابيس وسفينة الحرب كونتيس أوف سكاربورو.

وكانت السفينة الحربية مزودة باثنين وعشرين مدفعاً فقط، ولكن سيرابيس كانت بارجة جديدة وسريعة مصنفة بأنها تحمل 44 مدفعاً ولكنها كانت في الواقع تحمل 50 مدفعاً. وكان القبطان ريتشارد بيرسون قد أضاف مزيداً من الأسلحة (20 مدفعاً عيار تسعة و10 مدافع عيار 6) لبطارية البارجة الرئيسية الضخمة المكونة من 20 مدفعاً عيار 18.

ولأن الرياح كانت خفيفة، فقد استغرق الأمر أكثر من ثلاث ساعات ليتقدم أسطول جونز الصغير. فذهبت السفينة بالاس إلى السفينة كونتيس أوف سكاربورو واشتبكت معها وبسرعة أخذتها غنيمة. وبشكل غامض لم تشارك السفينة فينيجانس بأي دور في القتال، وعلى الرغم من أن السفينة أليانس عملت على الاشتباك مع البارجة سيرابيس إلا أنها ابتعدت في آخر لحظة. ومع هبوط الظلام، ناورت السفينة بونوم ريتشارد والبارجة سيرابيس للحصول على مكاسب.

ومع إطلاق النيران الأولى، انفجر مدفعان من 18 مدفعاً قديماً على متن السفينة بونوم ريتشارد مما أسفر عن مقتل أغلب طاقمها وحدوث ثقب علوي في ظهر السفينة. وحاول بيرسون الحصول على موضع لإطلاق النار ولكنه فشل. وأخيراً اشتبكت السفينتان فتدلت مقدمة سفينة بونوم ريتشارد على مؤخرة سفينة سيرابيس. ولأن مدافعه لا تستطيع التحمل، حاول جونز أن يعتلي سطح سفينة سيرابيس ولكنه فشل. وعند هذه النقطة من القتال، نادى بيرسون الذي شعر أنه بين قوة نيرانه وتكتيكاته متفوق على جونز وقال له: «هل ضربت سفينتك؟» فجاء الرد من على ظهر سفينة بونوم ريتشارد: «لم أبدأ القتال حتى الآن»[27].

وتراجعت السفينة بونوم ريتشارد بسرعة وتبادل العدوان إطلاق النار مرة أخرى. ثم جاءت مباراة الدك. واقتربت السفينتان من بعضهما بشدة لدرجة أن مرساة السفينة سيرابيس تعلقت بسفينة بونوم ريتشارد وتشابكت أعمدة وصواري السارية. وألقيت المرساة بسرعة. وبدأ القناصة في قمم السفن الحربية الأمريكية في إخلاء سطح السفينة البريطانية. وفجأة، خرجت السفينة أليانس من وسط الظلام المتزايد وفرح الأمريكيون

اعتقاداً منهم أن القبطان لانديس سيضع سفينته بطول جانب السفينة سيرابيس غير المشتبكة في القتال. وأصيبوا بالفزع عندما وجدوا لانديس قد مال إلى الجانب الآخر وأطلق النار على بونوم ريتشارد. ثم أطلق قذيفة أخرى على مقدمة السفينة. وأصيب جونز بالدهشة إزاء تصرف مرءوسه الذي ربما ظن أن رفيقه هو العدو وسط الظلام.

وبينما كانت سفينة بونوم ريتشارد تغرق تحته، طلب من جونز مرة أخرى أن يستسلم، فقال: «لا يا سيدي فأنا لم أفكر في هذا الأمر حتى الآن ومصمم على أن أجعلك تضرب كل ما في وسعك من نيران». وفي هذا الوقت تقريباً، كان ويليام هاملتون يحارب في قمة السفينة، وتوجه بصعوبة نحو طرف عارضة الشراع حيث كان يوجد عنده سلة بها قنابل، فقرر إلقاءها على الأبواب المفتوحة في سفينة سيرابيس. وبعد عدة محاولات، سقطت قنبلة واحدة وانفجرت بين كومة من الخراطيش في الدور الذي توجد به المدافع على السفينة البريطانية. وسمع صوت شديد بعد انفجار الذخيرة، وانتقلت ألسنة اللهب من كومة إلى أخرى.

ولقي زهاء 20 رجلاً مصرعهم وتعرض عدد أكبر منهم لحروق شديدة. وعند فشل محاولة بريطانية أخيرة للصعود للسفينة، ضرب بيرسون مواطنيه. ونظراً لقلقه إزاء عودة السفينة أليانس، اعتقد بيرسون أن شن معركة أخرى «لا جدوى منه وهو أمر غير عملي إزاء الموقف... أن تقف بعد الآن مع أقل أمل من النجاح»[28].

وانتهت إحدى أشرس المعارك بين السفن في التاريخ البحري. فقد استمرت تلك المعركة لمدة أكثر من ثلاث ساعات. وخسر جونز خلالها 150 قتيلاً وجريحاً، كما بلغ عدد ضحايا بيرسون 120 فرداً. وعلى الرغم من أن السفينة كونتيس أوف سكاربورو أصبحت غنيمة لدى بالاس، إلا أنه لم يتم الاستيلاء على أي سفينة من أسطول الإمدادات البلطيقي. وكان هذا أمراً مميزاً إذ أن السفينة فينيجانس والسفينة سيرف لم تشتركا في الاشتباكات. وكانت السفينة بونوم ريتشارد قد تعرضت لخسارة هائلة. فلم يكن لينفعها بذل أي مجهود من أجل إنقاذها. وعندما نقل جونز قيادته إلى السفينة سيرابيس، وجد أن غنيمته استحالت حطاماً من كثرة تسريب المياه بها. ولم تستطع السفينة وصول الميناء في تكسيل بهولندا سوى بجهود فردين من أفراد الطاقم

الذين نجوا.

وفي وقت لاحق، مثل بيرسون أمام محاكمة عسكرية بسبب خسارة سفينتين حربيتين، ولكن حجة المحافظة على أمان القافلة وزيادة عدد الأعداء الذين واجهوا السفينة سيرابيس أنقذوه من تهمة محققة. وحصل بعد ذلك على لقب فارس، مما جعل جونز يعلق قائلاً: «دعوني أحاربه مرة أخرى وعندما أهزمه كما هزمته في المرة الأولى ستجعل منه بلده لورداً». ثم ارتقى جونز على الفور لمكانة الشخصيات الأسطورية. فكانت انتصاراته في المياه الأمريكية والأوروبية تقف على النقيض من فشل باقي سفن البحرية القارية والأساطيل المتحالفة. إلا أنه ينبغي أن نتذكر أن الأسطول الفرنسي الإسباني بقيادة الأدميرال دو جراس هو الذي أنقذ الحرب في البحر لصالح الأمريكيين في 1781.

الحواشي

1. صموئيل دبليو برايانت، البحر والولايات: تاريخ بحري للشعب الأمريكي (نيويورك: توماس واي كراويل، 1967)، ص. 34.
2. مارك كيرلانسكي، سمك القد: سيرة السمك الذي غير العالم (نيويورك: بينجوين بوكس، 1997)، ص. 94.
3. أوليفر إم ديكيرسون، أعمال الملاحة والثورة الأمريكية (نيويورك: أ. س. بارنز، 1963)، ص. 172 – 183، ص. 295 – 300، كيرلانسكي، ص. 96 – 97.
4. طالع ويليام بيل كلارك، البحرية في عهد جورج واشنطن: كونها حكاية عن أسطول سعادته في مياه نيو إنجلند (باتون روج: مطبعة جامعة ولاية لويزيانا، 1960).
5. طالع ويليام بيل كلارك، القراصنة المرتزقة في عهد بن فرانكلين: ملحمة بحرية للثورة الأمريكية (وستبورت، ط: مطبعة جرينوود، 1969).
6. ناثان ميلر، بحر المجد: التاريخ البحري للثورة الأمريكية (أنابوليس، إم دي: مطبعة المعهد البحري، 1974)، ص. 72.

7. كلارك، البحرية في عهد جورج واشنطن، ص. 62–63.
8. آرثر بولير، الإمدادات اللوجستية وفشل الجيش البريطاني في أمريكا، 1775– 1783 (برينستون، نيوجيرسي: مطبعة جامعة برينستون، 1975)، ص. 53. طالع أيضاً روبرت دبليو نيسر، طبعة، رسائل مولينيكس شيلدام، اللواء البحري والقائد الأعلى لسفن جلالته البريطانية في أمريكا الشمالية: يوليو – يناير، 1776 (نيويورك: مؤلفات الجمعية البحرية، 1913).
9. كلارك، البحرية في عهد جورج واشنطن، ص. 228 كان إزيك هوبكنز أول قائد للبحرية القارية.
10. ميلر، ص. 214.
11. ويليام إم فاولر الابن، المتمردون في البحر: الأسطول الأمريكي أثناء الثورة (نيويورك: أبناء تشارلز سكريبنر، 1976)، ص. 295.
12. ومما جاء بعده أن مكان كل ضابط سيعطى كرقم ترتيبي أو يتم التعليم عليه بأنه غير مدرج في علامات الحصر.
13. ميلر، ص. 56.
14. المصدر السابق، ص. 118 – 119.
15. المصدر السابق، ص. 93.
16. برايانت، ص. 78 – 79.
17. طالع ميلر، ص. 84 – 99.
18. المصدر السابق، ص. 93 – 94.
19. المصدر السابق، ص. 93. انظر أيضاً فاولر، ص. 92.
20. فاولر، ص. 92.
21. بينما يحتفى بهذا على أنه ولادة جنود البحرية الأمريكيين، فقد قام الأمريكيون بإنزال برمائي أثناء الحروب الفرنسية وتحديداً عملية الإنزال في لويسبيرج تحت قيادة ويليام بيبيرل أثناء حرب الخلافة النمساوية.
22. ميلر، ص. 115.

23. المصدر السابق، ص. 217.

24. المصدر السابق، ص. 128.

25. المصدر السابق، ص. 365 – 366.

26. المصدر السابق، ص. 369 – 370.

27. يوضح المؤلف ناثان ميلر أن هذه الجملة المشهورة قيلت في وقت سابق في المعركة أكثر مما يعتقد.

28. ميلر، ص. 384 – 385 .

الفصل الرابع عشر

البحر والولايات المتحدة الأمريكية

يتم القيام بكافة أنشطة التجارة الساحلية من خلال البواخر وعدد قليل من السفن ذات الدواسات الجانبية... ومثلت صناعة بناء السفن الشراعية القليلة حرفة صغيرة من دون أي أعباء أو عوائق كبيرة.

نيويورك تايمز، 1866

لا يحتاج تفوق السفن الأمريكية خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى دليل، فهو واضح وضوح الشمس، فقد كان تصميم البحرية الأمريكية وتكنولوجيا بناء السفن محط أنظار واهتمام العالم أجمع، كما غدت السفن الأمريكية فيما بعد الأسرع في البحار. وقد أتقن الأمريكيون بناء السفن الشراعية كما أتقنوا تصميم السفن البحرية. وعلى الرغم من ذلك، ففي الربع الثالث من القرن التاسع عشر، تحدث المراقبون المعاصرون عن انكماش حجم التجارة الأمريكية فعلياً وتراجعها، وجرت والمقارنة بين سفن البحرية الأمريكية في أواخر القرن التاسع عشر والسفن الشراعية الرومانية القديمة.

البحرية الأمريكية

سُرّح المسؤولون والعاملون في البحرية القارية على الفور إثر اندلاع الثورة

الأمريكية، غير أن إهانات قراصنة الساحل البربري من الجزائر وطرابلس الغرب وتونس والمغرب شجعت الأمة الفتية على بناء قوة بحرية دائمة. وفي 1785، أسرت سفينتان تجاريتان أمريكيتان في البحر الأبيض المتوسط، واحتجز عدد هائل من المواطنين الأمريكيين، وطلبت فدية كبيرة في شمال أفريقيا. وأعطى الكونجرس الأمريكي الإذن ببناء ست سفن حربية كبيرة للدفاع عن الأسطول الأمريكي حول العالم، علاوة على أسطول صغير الحجم من السفن المدفعية الصغيرة للدفاع عن الموانئ والسواحل.

وأعاد الكونجرس رسمياً تأسيس وزارة البحرية عام 1798 نتيجة الإهانات التي تلقتها سفن الشحن الأمريكية من البحرية الفرنسية والبريطانية. وفي عام 1800، أضيفت سفن حربية أخرى إلى البحرية مثل سفينة هورنيت المزودة بثمانية عشر مدفعاً وسفينة واسب المزودة باثنين وعشرين مدفعاً، وهو ما أعقب تقليد إعادة استخدام الأسماء الشهيرة للسفن الأمريكية. ويضاف إلى ذلك، السفينة الحربية الجديدة إسيكس التي بنيت مزودة بستة وثلاثين مدفعاً، علاوة على السفينة الحربية فيلادلفيا المزودة بثمانية وثلاثين مدفعاً. كما ضُمّت سفن أخرى إلى البحرية الأمريكية مثل تلك السفن التي استولِيَ عليها من البحرية الفرنسية في شبه الحرب غير المعلنة والتي دارت رحاها بين عامي (1798 – 1803)، ومن بينها سفينتا كروبابل وإنسيرجنت المزودتان بأربعة عشر مدفعاً وستة وثلاثين مدفعاً على التوالي.

وقد وضعت الحرب البحرية غير المعلنة مع فرنسا الثورية وحرب طرابلس الغرب بين عامي 1801 – 1805 البحرية الجديدة أمام اختبار جديد، وأفرزت قادة مثل ستيفن ديكاتور وجون رودجرز وإدوارد بريبل. وقد أُرسل العديد من السفن الحربية إلى الساحل الشمالي لقارة أفريقيا للتعبير عن الاستياء الأمريكي للدول البربرية تحت حكم العقيد البحري ريتشارد ديل عام 1801، ومرة أخرى في عهد بريبل في عام 1803. وعند فشل المحادثات والمفاوضات، أعطى الكونجرس الضوء الأخضر للأسطول بإظهار قدر أكبر من العداء والهجوم، وهو ما تضمن السلطة التي خولت حصار الساحل والاستحواذ على المكافآت.

وكان السبب الحقيقي الذي تسبب في مطاردة القبطان ويليام بينبريدج لإحدى

سفن القراصنة الطرابلسيين في المسطحات المائية الضحلة عام 1803 غير واضح أو معروف. وعلى الرغم من ذلك، قامت سفينته الحربية فيلادلفيا بضرب منطقة الشعاب. وقد بذل بينبريدج وطاقمه كافة الجهود الممكنة لتحرير السفينة حتى إنه ألقى بمدافعه في البحر وحاول خرق السفينة - بينما أحاطت بها السفن المدفعية الطرابلسية - ولكن من دون جدوى. وأُسر ثلاثمائة بحار أمريكي وضباطهم من أجل الحصول على فدية. وعلاوة على ذلك، أنقذ الطرابلسيون المدافع وبدأوا في إعداد السفينة فيلادلفيا للإبحار مرة أخرى تحت إمرتهم.

وبحلول شهر فبراير عام 1804، تقرر عدم السماح لسفينة فيلادلفيا بالإبحار. وفي حركة بارعة، أطلق الأدميرال البريطاني هوراشيو نيلسون عليها «أكثر أفعال وحركات هذا العصر جرأة وشجاعة»، انزلق الشاب ستيفن ديكاتور وثمانون متطوعاً، متنكرين في صورة بحارة مالطيين، من سطح السفينة الحربية إنتربيد، إلى سطح السفينة فيلادلفيا متفوقاً على الحراسة المنوطة بمراقبة السفينة فيلادلفيا، ثم أضرموا النيران في السفينة. وبعدها عاد ستيفن ديكاتور وفريقه إلى مكانهم من دون خسارة فرد واحد من أفراد طاقمه. وفيما بعد قصف بريبل مدينة طرابلس وأحرزوا انتصارات بسيطة. وحين وصل العقيد صموئيل بارون مع اثنتي عشرة سفينة حربية لتعزيز أسطول البحر الأبيض المتوسط، وتولى القيادة، غير أن بارون المريض توفي تاركاً العملية بأكملها للقبطان جون رودجرز خليفته. وفي عملية مركبة مع الجيش بقيادة ويليام إيتون، المستشار الأمريكي السابق لدى تونس، أجبر الرجل الأول في طرابلس على توقيع اتفاقية في يونيو 1805. وأطلق سراح بينبريدج ورجاله بعد تسعة عشر شهراً من الحبس توفي خلالها ستة من أفراد طاقمه.

وبعدما وضعت البحرية الأمريكية مشكلة قراصنة الساحل البربري وراءها، تحركت ووضعت تقليداً للجرأة والشجاعة بين الضباط والبحارة. ولم يتم التوصل إلى اتفاق مرضٍ للحروب البربرية حتى حلول عام 1816 [1].

الحظــر

استمرت بريطانيا وفرنسا في الاستفادة من الولايات المتحدة الأمريكية في أعالي البحار. وأوقفت السفن الحربية الفرنسية السفن الأمريكية في البحار وطالبت بفحص أوراقها ومستنداتها. وفتشت التجار لمكافحة عمليات التهريب واستحوذت على بضائع وشحنات على الرغم من عدم أحقيتها في القيام بذلك. وقامت السفن البريطانية بالإجراءات نفسها تقريباً، غير أنها قامت كذلك بالتجنيد القسري للبحارة الأمريكيين في البحرية الملكية في حال وجود أي استفسار أو شك فيما يتعلق بجنسيتهم الأمريكية. وقد تزود عدد من البحارة بوثائق تثبت حقوقهم في المواطنة وتثبت جنسيتهم الأمريكية تحسباً لوقوع مثل هذه الأمور وتعرضهم لها. وكانت أنشطة البحرية البريطانية والفرنسية بوجه عام خارج نطاق القانون الدولي، بيد أن البحرية الأمريكية كانت في غاية الضعف للقيام بأي إجراءات تجاههم سوى تقديم شكاوى أمام محكمة الرأي العام العالمية.

وفي محاولة لإنهاء الأزمة، صدّق الكونجرس الأمريكي على قانون منع الاستيراد عام 1806، والذي جعل تعاملات السفن الأمريكية مع قريناتها الفرنسية والبريطانية غير قانوني. وفي 1807، بدا واضحاً عجز قانون عدم الاستيراد وحده عن حل المشكلة، فقد بدا كل من بريطانيا وفرنسا غير متأثرتين بخسارة وفقدان العمل مع الأمريكيين. وصدر أمر تنفيذي من توماس جيفرسون، رئيس الولايات المتحدة الأمريكية في ذلك الوقت، يقضي بفرض حظر عام في عام 1807، مما أدى إلى إغلاق كافة الموانئ الأمريكية أمام السفن الأجنبية. ومن الصعب تخمين الاستراتيجية التي استهدفها جيفرسون من خلال القيام بذلك الفعل سوى محاولته الحفاظ على السفن الأمريكية وإبقائها بعيداً عن أي مخاطر أو تهديدات. وكانت النتيجة الفورية لذلك ببساطة وضع عدد هائل من السفن التجارية الأمريكية خارج نطاق الخدمة، فمكثت السفن في أحواضها لفترات طويلة حتى صارت بالية؛ وتجول البحارة في السواحل بحثاً عن فرص عمل في مجالات التجارة الساحلية وسفن الصيد؛ وحاول ملاك السفن مواجهة الكوارث المالية المحدقة بهم وتخطيها من دون خسائر قدر المستطاع. وقد تعرضت نيو إنجلند

لضغوط شديدة، وصوّر جيفرسون، الفلاح القادم من الجنوب، على نحو صحيح بالشرير في محاولة للوصول إلى الدبلوماسية العالمية على حساب الصناع وأصحاب السفن في منطقة الشمال.

وفي عام 1810، صرح الكونجرس الأمريكي لجيمس ماديسون، خليفة جيفرسون بفتح مجالات التجارة مع بريطانيا أو فرنسا شريطة أنه في حال قيام أي فرد بتغيير سلوكه، سيتم قطع العلاقات التجارية مع هذا الطرف وتحويل دفة العلاقات إلى الطرف الآخر. واستناداً إلى تأكيد نابليون بإمكانية رفع إجراءات فرنسية اعتراضية، أصدر ماديسون إعلاناً يقضي بعدم الدخول في علاقات مع بريطانيا، منهياً كافة العلاقات التجارية بين الدولتين.

حرب عام 1812

يعتبر اشتراك أمريكا في حرب نابليون داخل أوروبا عام 1812 لغزاً محيراً، كما دُونت الدراسات التي انصبت على هذا القرار في مجلدات كثيرة. وعارض الفيدراليون بنيو إنجلند هذه الحرب بشدة، غير أن التأثير السياسي لنحو 24 مؤيداً صريحاً للحرب مع إنجلترا في الكونجرس أقنعت الرئيس جيمس ماديسون بإعلان الحرب في يونيو 1812. وتوقع صقور الحرب أن تكون الحرب مع إنجلترا قصيرة، كما اقتنعوا بإمكانية تحقيق الولايات المتحدة الحصول على جزء من كندا أو الدولة بالكامل، في أثناء إهدار البريطانيين معظم طاقاتهم في محاربة نابليون داخل أوروبا.

واستخدمت السياسة البريطانية لتشجيع الغزوات الهندية على الحدود الأمريكية وكذلك للتجنيد القسري للبحارة الأمريكيين في البحار من أجل خدمة البحرية الملكية كمبرر لفتح المجال أمام الأعمال العدوانية[2].

ودخل الأمريكيون الحرب في عام 1812 مسلحين بست سفن حربية، وخمسة مراكب شراعية حربية أحادية الصاري، ومركبين شراعيين، واثنين وستين من قوارب المدفعية المستعدة للإبحار. وبنيت تسع سفن جديدة في مختلف الموانئ متضمنة سفينتين جديدتين مزودتين بأربعة وسبعين مدفعاً، غير أنهما لم تكونا جاهزتين حتى عام 1814.

وكانت هناك سفينة دورية أمريكية واحدة في بحيرة أونتاريو، بالإضافة إلى عدة سفن حربية أخرى قيد البناء أو إعادة التجهيز للخدمة في البحيرات العظمى. وعلى ذلك، بدا تفاؤل الخطة الأمريكية الموضوعة للدفاع البحري واضحاً. وكانت هناك حاجة ماسة إلى قوات بحرية يصل عددها عشرين مرة عدد القوات الحالية لمواجهة الأساطيل الأوروبية وجهاً لوجه. وامتلكت البحرية الملكية أكثر من مائة سفينة حربية مزودة بما يربو على 64 مدفعاً، بينما لم يكن لدى السفن الحربية الست أمل في مواجهة سفينة واحدة من الدرجة الرابعة مزودة بخمسين مدفعاً.

وثبت خطأ تفكير كل من ماديسون وصقور الحرب، حيث أعد البريطانيون نحو مائة سفينة حربية موجهة ضد الساحل الأمريكي. وعلى الرغم من قوة معظم السفن الحربية التي تحتوي على مدافع تتراوح ما بين 32 إلى 40 وغيرها من السفن الأصغر حجماً كان بعضها قوياً يضم 74 مدفعاً ويحتوي على ثلاثة أسطح. ولمواجهة الوجود البريطاني، صمّمت ست سفن حربية أمريكية لحمل 44 مدفعاً (على الرغم من تزويد ثلاث منها فقط بهذه الأسلحة) علاوة على تصميم سفن أصغر حجماً من فئة إسيكس وقد أثبتت السفن الحربية الأمريكية ذات الضفتين تفوقاً واضحاً على أي سفينة حربية من الفئة نفسها. وأشار المرجع البحري الكاتب سي إس فورستر إلى أن هذه السفن ليست «سفناً حربية خارقة القوة» بقدر ما هي «سفن ذات سطحين غير صغيرة»[3].

وقد كانت الولايات المتحدة محظوظة في اختيار مصمم بحري لهذه السفن يدعى جوشوا همفري الذي تمتع بموهبة كبيرة تربط بين الفكر الأصيل، والكفاءة العملية، والذكاء التقني الخارق. فاقترح تصميم السفينة الحربية المحصنة وقدمه للكونجرس أول مرة عام 1794. وبنيت السفن الحربية التي صممها بأخشاب قوية من البلوط الحي من الأراضي المليئة بالمستنقعات في جورجيا لزيادة قوتها وقدرتها على الاحتمال، وصممت بسطح لامع ذي جوانب قوية واقية، تسمح بتركيب عدد أكبر من المدافع على سطحي السفينة، مقارنة بالعدد المعتاد على السفن التي تحتوي على سطح منخفض في ذلك الوقت. ومثل السفن التجارية الأمريكية الحالية، كانت تلك السفن الحربية سريعة، إذ بإمكانها الفرار من أي سفينة لا تتناسب معها في الحجم. وعلى الرغم من

ذلك، عاد تفوقها على أقرانها في الفئات المختلفة بشكل كبير إلى انتباه همفري لأدق التفاصيل، بالإضافة إلى موهبة الضباط وأفراد الطاقم[4].

ومن بين السفن الست - كونستيتيوشن، وبريزيدنت، ويونايتد ستيتس، وتشيسابيك، وكونستيلاشن وكونجرس سُلّح ثلاث فقط منها بـ 44 مدفعاً.

وحملت السفن الأخرى عدداً يتراوح ما بين 36 و38 مدفعاً. وكانت السفينة كونستيتيوشن أفضل سفن المجموعة، مع أدائها الفردي المتميز متضمناً هزيمة السفن الحربية البريطانية جورير وجافا. وكانت قوة جانبي السفينة كونستيتيوشن في تلك المعارك عظيمة جداً حتى إنها صدت معظم طلقات العدو فوقعت داخل البحر. وأدت هذه الملاحظة إلى إطلاق اسم «الجانبين المعدنيين القدامى» على السفينة الحربية. وساعدت الولايات المتحدة على منح القبطان ستيفن ديكاتور التميز والتفوق حين عاقب السفينة مقدونيا التي حملت 38 مدفعاً، التي ضُمّت لاحقاً إلى الأسطول الأمريكي. وفُقد أثر السفينة تشيسابيك التي تحمل 38 مدفعاً في مبارزة فردية مع السفينة شانون ذات الـ 36 مدفعاً في بوسطن. وفي أواخر الحرب، أُخضعت السفينة بريزيدنت، الأسرع بين سفن همفري من قبل أسطول صغير يضم سفناً إنجليزية تتضمن سفينة إندميون التي تحتوي على 44 مدفعاً، وهي إحدى السفن البريطانية الكبيرة. وقضت السفينة كونستيتيوشن ذات الـ 36 مدفعاً معظم الحرب محاصرة في نورفوك بعد مطاردتها بواسطة سفينتين حربيتين صغيرتين وثلاث سفن حربية كبيرة وسفينتين حربيتين أحاديتي الصاري. وأخيراً، قضت السفينة كونجرس المزودة بـ 38 مدفعاً معظم وقتها في الحرب في وحدة وعمل مشترك مع السفينة بريزيدنت، قبل أسر الأخيرة والاستيلاء عليها. واستطاعت السفينة كونجرس الاستيلاء على عدد قليل من السفن التجارية في المحيط الأطلسي غير أنها فشلت بوجه عام في تمييز نفسها وإثبات تفوقها بأي شكل آخر.

وحين أوشكت الحرب على وضع أوزارها عام 1815، وبعد أن أقصي نابليون عن الساحة السياسية الأوروبية، دخل العالم عهداً تحول فيه انتباه معظم الدول واهتمامها إلى الشؤون الداخلية لكل منها. ولمعظم السنوات الخمسين التالية، كافحت الدول

الأوروبية ضد الشغب والاضطرابات المدنية التي تسبب فيها التوتر والتصعيد الاجتماعي الداخلي الذي وصل إلى ذروته في الثورات الواسعة التي امتدت من 1848 إلى 1860. وقام سكان جزيرة صقلية ونيوبوليتان بثورات في إيطاليا تحت حكم جاريبالدي؛ وكفاح سكان بيدمونت ضد أستراليا؛ وتمرد مواطنو سيبوي ضد البريطانيين في الهند. وفي عام 1854، تحالف الفرنسيون والبريطانيون ضد تركيا وروسيا للسيطرة على القرم.

وفي الوقت نفسه، مرت الولايات المتحدة الأمريكية بفترة طويلة من الصراعات الشديدة التي نشبت بين الولايات للحصول على حقوقها، وهو ما أدى بدوره في نهاية الأمر إلى اندلاع الحرب الأهلية. وفي ذلك الوقت، زاد حجم السفن التجارية والبحرية كما اتسع نطاق خبرتها. وعلى النقيض، لم تمتلك الولايات الكونفدرالية أي أسطول بحري، غير أنها امتلكت فقط بعض مرافق بناء السفن وأقيمت موانئها لتخدم سفن المنطقة الشمالية. وفي كفاح الجنوب ضد الشمال، اتجه الجنوب إلى الغزو التجاري كما فعل كثير من الأمريكيين من قبل. وذكر التاريخ الجنوبي للحرب الأهلية أهداف مراكب القرصنة الجنوبية قائلاً: «ستقوم قوات البحار باختراق هذه البحار والحصول على مكافآت رائعة من سفن الصين التي تحمل أجود أنواع الحرائر والبواخر المحملة بالذهب من كاليفورنيا». وكان نجاح بحرية الولايات الكونفدرالية مثاراً للتساؤل[5].

مراكب القرصنة التجارية الكونفيدرالية

شكلت خسائر هجمات القرصنة التجارية الكونفدرالية حجر الأساس في التفسير التقليدي للسنوات ما بين 1866 – 1890 وهي الفترة التي أطلق عليها اسم «العصور المظلمة لمشروعات المحيطات الأمريكية».

وتعتبر العديد من السلطات البحرية، رغم ذلك، أن الأسباب الكامنة وراء هذا التفسير خاطئة وغير معقولة. ويزعم المؤرخ لورنس آلين أنها ستكون «أكثر الأمور التي لاقت ترحيباً واسعاً... وأورد عن خطأ... تفسيراً لانخفاض حجم التجارة

البحرية الأمريكية»[6]. ووصف روبرت آلبيون وجيني بوب الخلافات التقليدية بأنها «مبالغ فيها» وذلك في دراستهما لآثار الحرب على التجارة البحرية[7]؛ ووصف كلينتون وايتهيرست الاستنتاج على أنه «مفهوم مبسط جداً في أفضل الأحوال» من خلال دراسته لصناعة بناء السفن[8].

وفي 6 نوفمبر 1865، أنهت السفينة شيناندوا رحلة تدميرية في بريطانيا العظمى، بعد الاستيلاء على 36 سفينة أو تدميرها. وكانت السفينة شيناندوا، مدعومة بالإبحار بإحدى البواخر المساعدة، تقريباً الأخيرة بين زهاء 18 سفينة من سفن القرصنة التجارية التابعة للحكومة الكونفيدرالية، حيث حققت ثمان منها فقط نتائج أساسية. وقد تعرضت كل من السفينة شيناندوا وتالاهاسي وفلوريدا وألاباما للكم الأكبر من الضرر. واستولت مراكب القرصنة أو دمرت 239 سفينة أو 150 طناً، متسببة في إلحاق خسائر مباشرة تتراوح ما بين عشرين وخمسة وعشرين مليون دولار أمريكي لمصالح السفن الشمالية. وكما قيل، بيع زهاء 800 ألف طن من حمولة السفن الأمريكية الرئيسية التي تحمل علم الفريق البحري وتسجيلها تحت علم آخر رداً على أعمال مراكب القرصنة. واستُخدمت الجنسية الأجنبية للسفينة لتجنب الاستيلاء عليها ومعدلات التأمين ضد مخاطر الحرب المدمرة. وشكلت زوارق السرقة والنهب سلاح الجنوب الوحيد تحت سطح الماء فأصبحت تمثل أعلى نقطة نجاح في تاريخ البحرية الكونفيدرالية[9].

مطالبات ألاباما

حين استحوذت سفينة القرصنة الكونفدرالية الاباما على النصيب الأكبر من عمليات الأسر والاستيلاء في عصر الحرب الأهلية، أصبح النزاع القضائي الناجم عن ذلك بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا العظمى معروفاً باسم «مطالبات ألاباما». وحصلت الولايات المتحدة، في تسوية التحكيم، على أكثر من 15 مليون دولار أمريكي كتعويض من البريطانيين عن اشتراك البلاد في عمليات البناء والتوريد وتجهيز السفينة وغير ذلك من الأعمال الخاصة بتقديم مساعدات لمراكب القرصنة. وعند إعداد هذه القضية ضد البريطانيين، طالب تشارلز فرانسيز آدمز، بصفته ممثل

الحكومة، أيضاً بأن تدفع بريطانيا تعويضات مقابل الدمار الفعلي الذي تعرضت له التجارة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية خلال سنوات الحرب. وأكدت هذه المطالبة إلى حد كبير المسؤولية الكاملة التي تحملتها مراكب القرصنة وبريطانيا العظمى بوجه عام في انخفاض حجم التجارة البحرية الأمريكية أثناء فترة الحرب الأهلية، إذ لم تسمح محكمة تحكيم جنيف التي أشرفت على تسوية القضية بالتعويضات غير المباشرة[10].

وتمثل الأساس المنطقي لخلاف الحكومة على التعويضات غير المباشرة، باعتباره أساساً لنظرية «الرحلة من السفينة الرئيسية» متأصلاً في المفهوم القائل بتقويض وجود ونجاح مراكب القرصنة الكونفدرالية للتفوق الأمريكي في تجارة نقل البضائع الأجنبية إلى الحد الذي جعل سفن الشحن البريطانية غير قادرة بشكل غير عادل على أن تحل محل نظيرتها الأمريكية.

وبعد رفع أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب إلى حد أكبر من المضمون بسبب إنجازات مراكب القرصنة، اضطرت التجارة الأمريكية إلى المعاناة. وأُجبرت جهات الشحن الأمريكية على البحث عن سفن شحن محايدة، والتي كانت بريطانية في الغالب. وعلاوة على ذلك، قيل إن مؤسسة لويدز ومقرها لندن، التي وضعت معايير أعمال تعهد الاكتتاب الخاصة بالسفن والتي احتلت مركزاً قيادياً كأكبر شركة تأمين بحرية لأسطول العالم، منحت السفن البريطانية معاملات خاصة تصب في صالحها. وقد أُجبرت مؤسسات الشحن الشمالية، التي تعمل بالفعل على تحقيق هوامش ربح بسيطة، على البيع للملاك الأجانب (بشكل قانوني)، في مواجهة العسر المالي والخسائر المحتملة التي تتوقع تكبدها بعد زيادة رسوم الموانئ على سفنها غير المستخدمة.

وعادة ما يتم الخلط بين مصطلحي البيع لملاك الأجانب ورفع علم الدولة صاحبة السفينة. وتعد السفن التي تُباع لملاك أجانب بأنها قد بيعت بالفعل بالحد الذي يجعل ملاكها السابقين لا يسيطرون على أي حصة مالية في عملياتها. أما رفع علم الدولة صاحبة السفينة فهو أمر مختلف تماماً عما سبق، ذلك أنه يتم من خلال صفقة موثقة بمستندات، والتي يحتفظ من خلالها الملاك السابقون بحصة مالية وفعلية على السفن

رغم قيامهم بنقل ملكيتها قانوناً لجنسية وطنية أخرى[11].

التأمين ضد مخاطر الحرب

كان المعدل المرتفع للتأمين ضد مخاطر الحرب الآلية المحركة للآثار المدمرة على التجارة الأمريكية خلال سنوات الحرب. وتعد معدلات مخاطر الحرب أقساطاً مكملة حُدّدت فوق تكلفة التأمين البحري المعتادة التي كانت رسومه أقل. وفي حال تكبد أي خسائر بسبب وقوع كوارث طبيعية أو بسبب الحروب، يغطي التأمين الضرر المادي الذي تكبده الملاك ليشكل تقريباً، من دون أن يتجاوز، قيمة السفينة والبضائع المحملة عليها.

وحُدّدت معدلات مخاطر الحرب من خلال أخذ مسار السفينة، ونوعها، والبضائع المحمولة عليها في الاعتبار، بالإضافة إلى قدرة طاقمها وعامليها على حمايتها. وفي عام 1755، على سبيل المثال، بلغت قيمة قسط مخاطر الحرب للسفن المملوكة لبريطانيين في أي رحلة من فيلادلفيا إلى أوروبا اثنين ونصف في المائة (2,5٪)، أكثر قليلاً من المعدل المعتاد، حيث تم افتراض قيام البحرية الملكية بحماية التجارة البحرية على نحو فعال. وعلى الرغم من ذلك، في عام 1781، ارتفعت معدلات التأمين للرحلات البحرية المتجهة إلى هافانا أو جامايكا إلى خمسين بالمائة (50٪) تقريباً، مع تراوح متوسط المعدلات للمقاصد الأخرى بين عشرين وثلاثين في المائة (20–30٪)، ويعزى ذلك في الغالب إلى نجاح القراصنة المرتزقة الأمريكيين في هذه المسطحات المائية. وعكست معدلات السفن الرئيسية الأمريكية خلال اشتراكها في حرب عام 1812 نقاط ضعفها البحرية مقارنة بنظيرتها البريطانية. وتراوحت معدلات التأمين بين أربعين وخمسة وسبعين في المائة (40–75٪) في الرحلات المتجهة إلى الشرق الأقصى، وكان التأمين بأي تكلفة على السفن الأمريكية غير متاح لأوروبا والبحر المتوسط وجزر الهند الغربية[12]. ولم تنقطع الولايات المتحدة في أي وقت آخر في تاريخها عن البحار كما كان عليه الحال إبان فترة البحرية الملكية عام 1814 [13].

وتعد معدلات مخاطر الحرب، عند استخدامها بهذه الطريقة، مؤشراً مهماً على

السيطرة على البحار في وقت الصراعات. وبما أنه ليس ممكناً مقارنة القوات البحرية الجنوبية في الحرب الأهلية الأمريكية بنظيرتها الشمالية، يمكن الوصول إلى استنتاج يفيد بأن الأسعار الأعلى تعكس «حالة من الذعر» في دوائر الشحن الشمالية، التي تسببت في إيقاع أضرار كثيرة مقارنة بالدمار الفعلي لمراكب القرصنة[14].

وعلى سبيل المثال، في شتاء الفترة الممتدة ما بين عامي 1863 – 1864، أُرسلت تقارير تفيد بوجود القبطان رافائيل سيميز وسفينة ألاباما في المحيط الهادئ، وقد تأكد وجوده عند توقف مركب القرصنة في سنغافورة للتزود ببعض المؤن. ولمدة ثلاثة أشهر، لم تغادر سفينة أمريكية واحدة ميناء هونج كونج بسبب هذه التقارير. غير أنه في مارس، حين وصلت تقارير تفيد بدوران ألاباما حول مضيق رأس الرجاء الصالح متجهة إلى فرنسا، سافرت السفن الأمريكية عبر المحيط الهادئ[15].

وقد تأصلت هذه الحالة من الذعر في التجربة الأمريكية مع مراكب القرصنة التجارية. وأثناء الثورة الأمريكية، لم تشكل البحرية القارية أي تهديد على قوة البحرية الملكية ونفوذها. وعلى الرغم من ذلك، تمكنت البحرية القارية من الاستيلاء على 196 سفينة تصل قيمتها إلى ما يربو على ستة ملايين دولار أمريكي أو تدميرها. وعلاوة على ذلك، كان هناك نحو خمسة آلاف قرصان مرتزق ملحقين بالقوات البحرية النظامية للمستعمرات، وتمثل غرضهم الأساسي في غزو التجارة البريطانية، فاستولوا على أكثر من ألف سفينة بريطانية متضمنة اثنتي عشرة سفينة حربية بريطانية، تبلغ قيمتها ثمانية عشر مليون دولار أمريكي.

وأثناء فترة الحرب الأهلية، لم يكن للكونفدرالية الجنوبية أسطول بحري حقيقي، فقد اعتمدت على قدرتها على تعطيل التجارة الفيدرالية بالطريقة نفسها التي استخدمها القراصنة المرتزقة أثناء الثورة وخلال حرب عام 1812. وتراوحت أقساط مخاطر الحرب على السفن الشمالية بين واحد وثلاثة بالمائة (1–3٪) عام 1861 إلى عشرة بالمائة (10٪) عام 1863، في قمة أعمال القرصنة الكونفدرالية. وقد كانت تلك الأقساط منخفضة جداً مقارنة بالمعدلات التاريخية المرتفعة لمخاطر الحرب في فترات زمنية أخرى. وعلاوة على ذلك، عكست أقصى معدلات مخاطر الحرب أثناء اندلاع

الحرب الأهلية التأمين فقط على الرحلات البعيدة في جزر الهند الشرقية والمحيط الهادئ. وظلت معدلات مخاطر الحرب على السفن الشمالية المتجهة إلى أوروبا وجزر الهند الغربية وبمحاذاة ساحل المحيط الأطلسي منخفضة بشكل واضح، إذ تراوحت قيمتها من نصف بالمائة (0,5٪) إلى ثلاثة ونصف بالمائة (3,5٪) خلال تلك الفترة[16].

وعلى الرغم من استيلاء فلوريدا على أكثر سفن المكافآت ثراءً، جون بيل التي تساوي مليوناً ونصف المليون دولار أمريكي، وإقصائها بعيداً عن جزر ويندوورد في جزر الهند الغربية، فضلت سفينتا فلوريدا وألاباما المسطحات المائية الأكثر بعداً وأماناً بعيدا عن ساحل البرازيل، أو مضيق سوندا، أو بحر الصين، أو خليج البنغال. وعلاوة على ذلك، فشلت شيناندوا، على الرغم من تسجيلها مسافة تصل إلى خمسين ألف ميل، في الوصول إلى المسطحات المائية الساحلية للولايات المتحدة خلال فترة عملها، مفضلة السطو على سفن صيد الحيتان في بحر بيرنغ وجنوب المحيط الهادئ. وفقط عام 1864، أصبحت تالاهاسي عاملة على ساحل المحيط الأطلسي. وبمضي عجلة الحرب، ثبتت حراسة التقاطعات التجارية الاستراتيجية مثل القناة الإنجليزية ومضيق جبل طارق وكيب تاون وباهيا في جنوب المحيط الأطلسي من خلال عدد متزايد من القوارب الفدرالية التي فُصلت عن عمد عن أساطيل المحاصرة إلى هذه المواقع في محاولة لوقف مراكب القرصنة. وهو ما قد يفسر الاختلاف في معدلات مخاطر الحرب لهذه الوجهات[17].

واكتمل الذعر القائم في دوائر السفن الشمالية بشكل فعال في ذلك الوقت من خلال جهود وكلاء الكونفدرالية في أوروبا، مثل جيمس دي بالوك، الذي كان مسؤولاً عن بناء عدد من سفن الكونفدرالية في بريطانيا وتسليحها.

وتميز بالوك بكونه «يساوي قيمة كبيرة للكونفدرالية مقارنة بغيره من أفضل الجنرالات»[18]. كما وجد العديد من الوكلاء في رتبة أقل مثل جورج إن ساندرز، الذي سيلعب فيما بعد دوراً مهماً في أنشطة الخدمات السرية في كندا، بالإضافة إلى عدة ضباط بحريين بالكونفدرالية، منهم رافائيل سيميز، ربان سفينة ألاباما. وقد

ثبتت أهمية هؤلاء الوكلاء في تصوير نجاح أنشطة القرصنة ووصفها، فأفادت صحيفة نيويورك تايمز في بدايات 1863 إلى أن الرأي البريطاني يشير إلى أن «السفن الأمريكية أصبحت من دون قيمة في أعقاب عمليات السطو والاستيلاء التي تمت من قبل زوارق الكونفدرالية»[19].

ومن دون أي تحد، ادعى بالوك أن جهود الكونفدرالية تسببت في نقل 715 سفينة إلى العلم البريطاني بحلول عام 1864، مؤكداً نقل ثلاثة أرباع التجارة الأمريكية إلى الأراضي الأجنبية المجاورة للبحار[20]. وبالمثل، كتب جيه توماس شارف، أحد الضباط البحريين الكونفدراليين في عام 1887 قائلاً إن مراكب القرصنة تسببت في «انقراض التجارة الأمريكية تقريباً»[21]. وبُذلت بعض الجهود لتحديد صدق وموثوقية هذه التأكيدات في ذلك الوقت واستمرت إشارة الكتاب والمؤرخين إليها على نحو مباشر وغير مباشر حتى الآن.

ولم تقم عمليات السلب الخاصة بمراكب القرصنة الكونفدرالية بالكثير للإضرار بالتجارة الساحلية المحلية ووجدت السفن العاملة بالتجارة الساحلية بجوار مياه الأطلسي آمنة خلال الحرب[22]. وعلى الرغم من إمكانية تسبب خسائرها في إحداث حالة عامة من الذعر، سقطت 50 سفينة ساحلية، بصرف النظر عن أنواع القوارب، فريسة للزوارق الكونفدرالية. وكانت هناك دعاوى لحماية الميناء والقوافل الساحلية حيث انتشرت مخاوف من ميناء لآخر. ولحسن الحظ، كانت الاختراقات الساحلية نادرة نسبياً واضطرت مراكب القرصنة إلى اتباع سياسة الكر والفر حيث تنتقل أنباء وجودها بالتلغراف إلى قواعد الاتحاد. ومما يدعو إلى السخرية، هو أن تقارير مراكب القرصنة التي تسير بمحاذاة السواحل تسببت في كثير من الضرر مقارنة بعمليات الاستيلاء الفعلية[23].

عمليات السلب

لفترة قصيرة في فصل الصيف في عام 1861، نشطت أعمال مركب القرصنة سومتر بمحاذاة ساحل الأطلسي وفي جزر الهند الغربية، فاستولت على سبع عشرة سفينة أو

أحرقتها، غير أن مركب القرصنة عبر الأطلسي بسرعة ليتم حجزه في مضيق جبل طارق. وقال الملازم البحري تشارلز ريد، مشيداً بسلسلة من سفن المكافآت، التي يشير إليها شارف باسم «عطاءات» فلوريدا، قائلاً إنها دمّرت عدة سفن صغيرة في رحلته بطول الساحل الشمالي الشرقي. ودقت مآثر تشارلز ريد الأجراس في يونيو 1863، إذ أُرسلت تقارير تفيد وجوده في جزيرة لونج آيلاند بعيداً عن ميناء نيويورك. وعلى الرغم من عدم تخطيط البحرية لفصل أي سفينة حربية عن الحصار لمطاردته، لفت ريد انتباه نحو 30 سفينة بحرية نظامية مرسلة من فيلادلفيا، ونيويورك، وبحرية بوسطن. وأحرق ريد 21 سفينة قبل الانتهاء من رحلته التي استمرت ثلاثة أسابيع في بورتلاند، ماين[24].

وفي أوائل عام 1864، استولى الملازم البحري جون تايلور وود على إحدى سفن الاتحاد المدفعية ودمّرها في تشيسابيك، بعد التسبب في إيقاع مزيد من الضرر بين السفن الفيدرالية، ثم تولى منصب عميد في البحرية الكونفدرالية. وأدت رحلة وود إلى إصابة الشمال بصدمة كبيرة وأحرجت وحدة بوتوماك فلوتيلا[25]. وفي يوليو من العام نفسه، تولى قيادة تالاهاسي وتوجه إلى ساحل نيوجيرسي وأحرز نجاحاً كبيراً في التهرب من السفن الفيدرالية حيث خطط لدخول ميناء نيويورك وقصفه. وبما أن وود لم يتمكن من إيجاد مرشد ملائم يرغب في قيادة سفينته، قرر القيام برحلة بحرية من مونتوك بوينت إلى خليج بوسطن ثم الذهاب بمحاذاة ساحل نيو إنجلند. واستولى على 26 سفينة متضمنة عدة زوارق للإرشاد في عشرة أيام، ثم تخلى عن واحدة من غنائمه مع عدد كبير من الأسرى الذين أسرهم[26].

وفي أكتوبر عام 1864، فرت سفينتا تالاهاسي (التي أعيدت تسميتها باسم أولاستي) وتشيكاماوجا، تحت قيادة الملازم البحري ويليام إتش وارد والملازم جون ويلكنسون على التوالي، من القوات الاتحادية المحاصرة لواشنطن وأحرقتا عدة سفن ساحلية وأحد زوارق الإرشاد بعيداً عن ساحل نيوجيرسي وساندي هوك وجزيرة آيلاند. وعلى الرغم من قيامهما بتدمير عشرين سفينة، أثبتت السفينتان أن تكلفتهما المادية منخفضة. ورغم ذلك، أدى وجود سفن القرصنة إلى التسبب في حالة من

الذعر، مما أدى إلى خلق أثر نفسي هائل لعمليات السلب والنهب التي تمت على سكان المنطقة الشمالية. ولكن لم يكن لهما تأثير على عمليات السلب الخاصة بريد وورد في فصل الصيف عام 1863، التي تزامنت مع ارتفاع كبير في معدلات التأمين ضد مخاطر الحرب[27].

وبالإضافة إلى ذلك، يعد الدمار التجاري هدفاً ثانوياً للجهود البحرية الكونفدرالية عند مقارنته بالهدف الأساسي المتمثل في إبعاد سفن الحصار التابعة للاتحاد عن سواحل الأطلسي والخليج، وقد فكر بعض المعاصرين في أن مآثر عام 1864 للبحرية الكونفدرالية كانت غير مثمرة أو بناءة. ولم يتم إرسال سفن المحاصرة إلى الشمال لتعترض سبيل سفن القرصنة. وبدلاً من ذلك، أسفر نجاح مراكب القرصنة عن تضييق نطاق الحصار الذي حرم الجنوب من الإمدادات الضرورية التي احتاجها في معظم الأوقات. وحث الملازم ويلكنسون لي صرف مراكب القرصنة من الخدمة وإعادتها إلى أعمال سفن التسلل أو سفن خرق الحصار[28].

أسطول صيد الحيتان

كفئة منفردة، كانت سفن صيد الحيتان أكثر السفن المستهدفة من السفن الرئيسية الأمريكية أثناء الحرب الأهلية. وقامت السفينة ألاباما من بين الـ 239 سفينة التي أحرقت أو استولي عليها من قبل سفن القرصنة الكونفدرالية بحرق 14 سفينة لصيد الحيتان، في حين دمّرت السفينة شيناندوا 29 سفينة، ودمّرت باقي مراكب القرصنة 50 سفينة أخرى منها، أي زهاء (8,4٪) من أسطول سفن صيد الحيتان الأمريكي. ورغم ذلك، تمثل هذه السفن تقريباً 21 بالمائة (21٪) من السفن التي دمرتها مراكب القرصنة. وبالإضافة إلى ذلك، باع قطاع سفن صيد الحيتان زهاء 39 سفينة إلى الحكومة الفيدرالية عام 1861 لتقل قيمتها باعتبارها «الأسطول الحجري» المستخدم في حصار مداخل الموانئ الجنوبية.

وبلغ إجمالي خسائر أسطول صيد الحيتان خلال الحرب الأهلية 89 سفينة. وارتبط أقل من 50 بالمائة من تلك الخسائر بسفن القرصنة[29].



عجلة إحدى سفن صيد الحيتان في نيو إنجلند. وتنفذ أشعة الشمس الساطعة إلى قمرة القبطان كل يوم من خلال الزجاج. صورة جيمس فولو

وفي عام 1860، انخفض عدد سفن صيد الحيتان في أسطول الولايات المتحدة الأمريكية إلى 596 سفينة من أعلى عدد لها عام 1846 حيث وصل إلى 735 سفينة في أسطول عالمي يضم 900 سفينة فقط. ومنذ عام 1858، استمر انكماش عدد سفن الأسطول بشكل ثابت. وبالإضافة إلى المعدل الطبيعي للتقاعد والخسائر الناجمة عن الأسباب الطبيعية، شهد أسطول صيد الحيتان مزيداً من التراجع والانكماش بواقع 46 بالمائة (46٪) خلال سنوات الحرب. وبدا تأجير سفن الصيد الأمريكية كمظهر من مظاهر الضعف الشديد في هذا القطاع التي تضمنت أيضاً عمليات إحلال وتجديد واسعة النطاق وانخفاض أسعار السوق. وقد شهد أسطول صيد الحيتان، في واقع الأمر، زيادة بنسبة 25 بالمائة (25٪) في الحمولة بالطن عام 1866، وهو الأمر الذي أشار بدوره إلى عدم تخطي خسائر الحرب، غير أن الإحصاءات أوضحت مرور هذا الأسطول بانهيار مفاجئ عام 1867، وهذا الأمر يعزى إلى بداية ظهور الوقود البترولي والشحوم زهيدة الثمن، حيث بدأت هذه المنتجات في الاستحواذ على حصة

من السوق وذلك في بدايات عام 1859. وسُحب زيت الحوت كوقود خفيف من السوق عام 1873 واستُبدل بالكيروسين، في حين استمرت المنتجات الفرعية الأقل ربحاً في السوق. ونتيجة لذلك، تقلص حجم أسطول سفن صيد الحيتان بشكل تدريجي بسبب تهالك السفن. وساعدت على ذلك أيضاً كارثتا عام 1871 و1876 التي اصدمت فيها 41 سفينة بالجليد القطبي[30].

وفي مواجهة التدقيق الشديد، اختفت سفن القرصنة التجارية الكونفدرالية بسبب الأزمة الشديدة التي سجلت سيطرتها على أعمال التجارة البحرية الأمريكية، واتضح أن أهمية عمليات السلب التي ارتبطت بها سفن القرصنة ضمن الأسباب المختلفة التي أدت إلى انخفاض تجارة النقل والشحن الأجنبية التي تقوم بشكل كبير على الأدلة النادرة التي قدمتها الولايات الكونفدرالية وملاك مرافق بناء السفن التي تعرضت لأزمات مالية شديدة أكثر من الإحصاءات الموثقة.

وبينما تشير الإحصاءات الموثقة وقت الحرب إلى انخفاض، لم تدعم وجود اتجاه عام للتخلي عن السفن البحرية الأمريكية بوجه عام أو انكماش حجم تجارتها[31].

وتشير الحقائق إلى قيام أقلية من ملاك السفن، السفن البحرية الكبيرة بوجه عام، بمغادرة الأسطول البحري الأمريكي والتخلي عنه. وعلاوة على ذلك، فشل الاعتماد على المخاوف من تكبد خسائر أو التعرض لمعدلات مرتفعة للتأمين ضد مخاطر الحرب كآليات ألزمت الملاك على تغيير جنسية السفينة في الإجابة عن الأسئلة المثارة بشكل مقنع. ولما عانى ملاك السفن من عمليات الاستيلاء أو التدمير التي ارتكبتها مراكب القرصنة الكونفدرالية، تم تعويضهم عن الخسائر من خلال شركات التأمين أو المشترين الأجانب في حال عرض السفن المدمرة للبيع، ولكن يستغرب أنه لم تُستبدل تلك السفن بعد الحرب الأهلية مثلما كان الوضع بالنسبة لمئات السفن التجارية الأخرى التي دُمّرت تماماً أو استوليَ عليها بعد الحروب الاستعمارية أو الثورات التي حدثت في القرن الثامن عشر، وبالإضافة إلى ذلك، عادت معدلات التأمين إلى مستوياتها قبل الحرب مع انتهاء الحروب والعداءات، بيد أن العملات الصعبة واصلت انخفاضها وتراجعها حتى مع غياب مراكب القرصنة. ولوحظت نقطة ضعف رئيسية في الجدل

الخاص «بالتأثير المستمر» لمراكب القرصنة، خاصة مع عدم قدرتها على وضع آلية يمكن من خلالها إثبات استمرار الآثار الفورية لمراكب القرصنة[32].

وبدا استيعاب انخفاض حجم تجارة الشحن والنقل الأمريكية – خاصة العمليات التجارية المربحة عبر المحيط الأطلسي – بأفضل صورة ممكنة بعيداً عن التأكيد المستمر على أنشطة مراكب القرصنة الكونفدرالية وتفوقها. ووُصف الرجوع المستمر إلى أنشطة مراكب القرصنة كتفسير للانخفاض المذكور بأنه محاولات بسيطة لرفع الروح المعنوية للجنوب لتوسيع نطاق المغامرات البحرية[33].

وكان عدم القدرة على تحديث أسطول الشحن الأجنبي، في وقت ما بينما كان احتلال أمريكا لمركز من مراكز التجارة العالمية تحت الهجوم، آلية أكثر عقلانية لاستمرار الانخفاض. وعلى العكس، بدت نقاط القوة الموجودة في نظام الشحن البحري ناقصة في تجارة الشحن الأجنبية، بسبب تطبيق آليات التحديث والإبداع. وربما عملت زوارق الكونفدرالية كعامل محفز على وصول انخفاض حجم التجارة الأجنبية إلى أقصى مستوى له خلال سنوات الحرب، ولكن العوامل التي بدأت هذا التراجع، في السنوات التي تلت الحرب، برزت بشدة بين تلك التي أدت إلى استمراره في الفترة التي أعقبت انتهاء الحرب. وذكر أحد المؤرخين: «كانت العناصر والعوامل التي أسهمت في انخفاض التجارة البحرية واضحة بالفعل قبل الحرب الأهلية، وكان من المرجح أن تكون النتائج واضحة مثلها، حتى في حال عدم نشوب مثل هذا النزاع»[34].

تجارة الشحن

نظراً إلى الطبيعة البحرية القائمة على المنفعة، بيعت السفن المصممة للتعامل مع المياه العميقة والتي تفتقد القدرة على التواؤم مع التجارة الساحلية في المناطق الضحلة، بدلاً من إعادة نشرها على السواحل. وتطلبت السفن الشراعية السريعة الكبيرة بوجه عام عدداً أكبر من أفراد طاقم السفينة مقارنة بالسفن الساحلية المناورة المزودة بالأشرعة الأمامية والخلفية. وعلاوة على ذلك، كانت السفن المصممة للسفر والخوض في

المحيطات كبيرة جداً على حمل البضائع «الأصغر حجماً»، وبالتالي لم تكن موفرة وفعالة من الناحية الاقتصادية الخاصة بالتكلفة[35]. وحتى السفن الشراعية السريعة المخصصة للإبحار في المياه العميقة «فقد خرجت إلى الحياة لأول مرة وازدهرت ثم اختفت بعيداً وتوارت تماماً عن الأنظار خلال عقد واحد فقط» لأنها لم تستطع إجراء التحولات التي تتطلبها الأنماط المتغيرة للأنشطة التجارية والاقتصادية[36].

وقد أدى اكتشاف حقول الذهب في كاليفورنيا، وفيما بعد في أستراليا، إلى رفع الطلب على السفن الشراعية السريعة، غير أنها كانت باهظة الثمن فيما يتعلق بالبناء وغير موفرة على الإطلاق أثناء عملها في البحار والمحيطات. وتُعدّ رغبة الركاب، الذين أصابهم هوس شديد بحقول الذهب التي اكتُشفت، التي تمثلت في دفع تكاليف باهظة مقابل القيام برحلات سريعة إلى تلك المناطق، السبب الوحيد وراء الاحتفاظ بالسفن الشراعية السريعة في الخدمة. واستمرت هذه السفن في العمل لسنوات قليلة – من عام 1849 إلى 1859 بوجه عام. وشابهت سفن «المياه العميقة» المخصصة لحمل الشحنات الكبيرة في ظل وجود أقل عدد من الأفراد بالسفن الشراعية السريعة التي أبحرت عام 1850، غير أن هذه السفن المتميزة التي بُنيت في ماين لم يكن لها حبال حادة أو خطوط عميقة. ولزيادة حجم البضائع المحملة عليها، تمتعت السفن سابقة الذكر بأرضية أكثر تسطيحاً لحمل أكبر كم من البضائع مقارنة بغيرها من السفن. وعلى الرغم من قدرة سفن المياه العميقة على نشر شراع كبير، لم يتم تزويدها بأشرعة كبيرة مثل السفن الشراعية السريعة وذلك لأن الغرض الأساسي منها تمثل في حمل البضائع وشحنها. وعلى ذلك، كانت سفن المياه العميقة قادرة على الوفاء بالحاجة إلى سفن الشحن الضخمة التي تخوض غمار المحيطات الشاسعة لتبحر في البحار العادية أو غير المعروفة حول جميع أنحاء العالم.

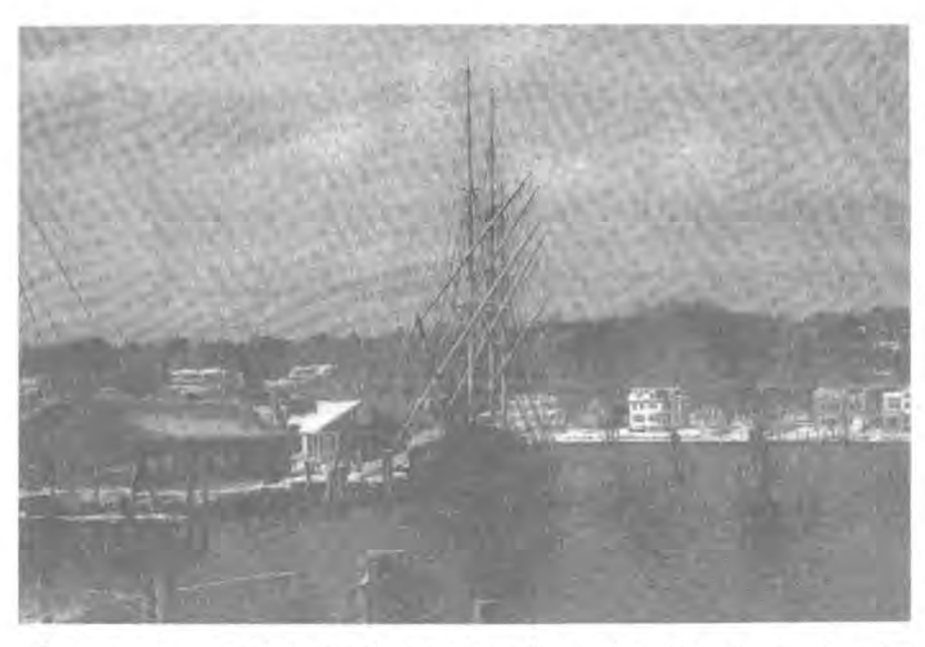
وصمّمت السفن الشراعية الكبيرة التي تسافر عبر المحيطات بشكل أساسي لحمل البضائع الكبيرة حجماً مثل القطن الجنوبي، وحبوب الساحل الغربي، وخام النحاس المستخرج من شيلي، والأملاح الإسكندنافية، والأخشاب الفرنسية. كما تضمنت البضائع التي تنقل الفحم البنسلفاني والكيروسين وحاويات النفط، مثل القاطرات

والعجلات المدفوعة باليد، والملابس الجاهزة، و«الأفكار الأمريكية». وعند تباطؤ حجم التبادل التجاري، قامت سفن المياه العميقة بحمل الجليد من الدائرة القطبية إلى جزر الهند الغربية وكالكتا وبومباي، ومن سنغافورة أو هونج كونج إلى هاواي وكاليفورنيا. وكانت بعض سفن المياه العميقة مشغولة جداً في إتمام سلسلة من هذه الرحلات البحرية الشاقة المطلوبة منها إلى الحد الذي جعلها لا تدخل ميناء أمريكياً واحداً لأكثر من مرة أو مرتين طوال عقد من الزمن[37].

وعلى الرغم من التنوع الواضح في البضائع والشحنات المنقولة، تسيد السماد المصنوع من ذرق الطيور الذي اكتُشف في جزر بيرو بالمحيط الهادئ البضائع في أغلب السفن الشراعية الخشبية، إذ تزامن ذلك مع انخفاض حجم تجارة نقل القطن وتجارة الحبوب وتراجع حمى الذهب. وذرق الطيور مصطلح يستخدم في بيرو بمعنى «السماد» - ولا يشير إلى أكوام السماد الكبيرة ذات اللون البني التي توجد فوق الخيول ومزارع الألبان - لكنه يعني الفضلات والمخلفات الصلبة لملايين الأنواع من طيور البحر.

وتزخر الحياة البحرية في بيرو وهمبولت بمحاذاة الساحل الغربي لجنوب أمريكا بالعديد من أشكال الحياة البحرية التي جذبت الطيور لملايين السنين. حيث أقامت تلك الطيور مساكنها في جزر تشينشاس التي تبعد أميالاً قليلة عن ساحل بيرو والتي تراكمت مخلفات فضلاتها الصلبة حتى جفت على السواحل وتراوحت كميتها في بعض الأماكن بين سبعين وثمانين قدماً. وفي كثير من الأماكن، قد تقوم السفن بالتوقف قليلاً على الرواسب التي تغطي الشاطئ حيث تقوم بثني عوارضها كي يتم وضع البضائع مباشرة في العنابر المخصصة لها. وفي عام 1865 فقط، أُخذ ألفا (2000) طن من أكثر من عشرين ألف (20,000) طن من حمولة سماد ذرق الطيور الغني بالنيتروجين، بعيداً لإثراء المزارع والحقول الأمريكية والبريطانية والهولندية.

وقد ثبتت القيمة العالية لهذا السماد بشكل كبير بمرور الوقت مقارنة بالوقت الذي اكتُشف فيه. وبين عامي 1851 و1872، جرى التخلص مما يربو على عشرة ملايين طن من السماد الذي وصلت قيمته السوقية إلى زهاء ثلاثين مليون دولار. وعلى



تم «ثني» العوارض الخاصة بالسفينة لمساعدة الثلوج والجليد على الذوبان بسهولة كبيرة. صورة جيمس فولو

الرغم من تراكم بعض الأتربة والرمال الصفراء في كل ركن من أركان السفينة ووجود رائحة قوية لمادة الأمونيا أو النشادر، كان سماد ذرق الطيور من البضائع التي لا تحتاج إلى أوعية غير السفينة نفسها؛ فلا يمكن لهذا السماد أن يتحركَ، ولا يمكنه كذلك أن يفسد أو يتلف. «لم يكن من المعتاد رؤية مائتي سفينة ذات أربعة أشرعة في منطقة إرساء محمية بين الجزر الشمالية والوسطى بانتظار تحميل البضائع». وعند استنفاد الرواسب الموجودة على شواطئ بيرو في السبعينيات من ذلك القرن، تحركت مناطق حفر سماد ذرق الطيور إلى مناطق أخرى في الجنوب بمحاذاة ساحل شيلي.

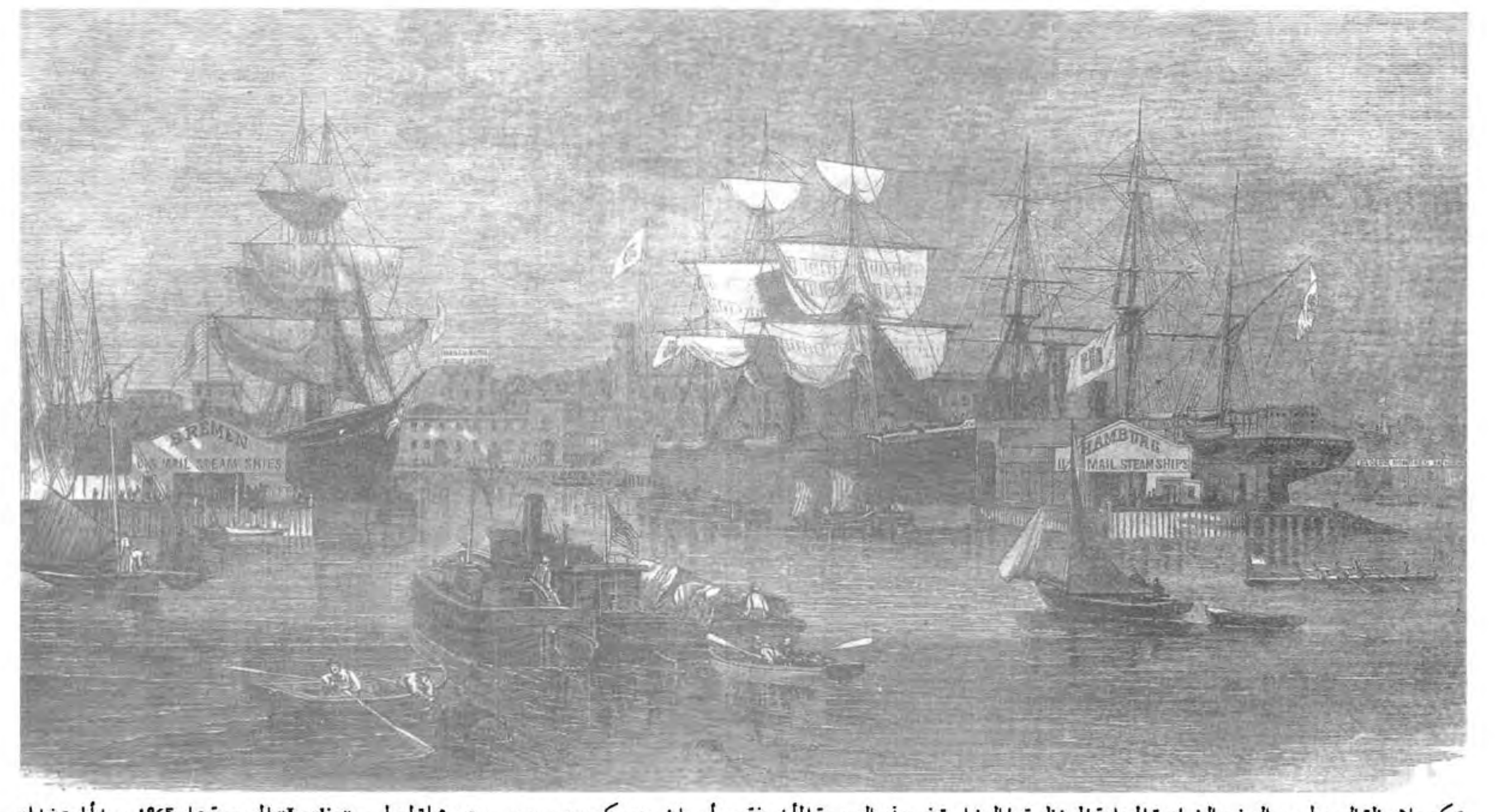
التجارة الساحلية

بالنظر إلى التكاليف الخاصة بتشغيل السفن، كانت السفن الساحلية متوسطة الحجم أفضل أنواع السفن المخصصة لحمل البضائع كبيرة الحجم لمسافات قصيرة، غير أن تلك السفن وجدت منافسة شرسة من نظيرتها البخارية.

وعلى الرغم من ذلك، طوّر نوع مميّز من المراكب الشراعية ذات الصاريين لممارسة أنشطة التجارة الساحلية مما أتاح لها الاحتفاظ بمركز محدد في منافسة البواخر حتى بدايات القرن العشرين. ونظراً لقلة تكلفة البناء والتشغيل الخاصة بهذه السفن وبنائها باستخدام تكنولوجيا الأخشاب الأمريكية التقليدية في بناء جسم السفينة، تراوحت حمولة هذه السفن بين 300 و700 طن، وكانت تستخدم دائماً في حمل أخشاب الأشجار والفحم والجليد وغيرها من أنواع البضائع والشحنات المختلفة من وإلى سواحل المحيطين الهادئ والأطلسي ومنطقة الخليج. وقد شكلت المراكب الشراعية ذات الصاريين «أساساً قوياً للشحن تعتمد عليه الأمة»[38].

وقد واصلت التجارة الساحلية نموها وازدهارها كنسبة مئوية من الأسطول البحري التجاري تبدأ من 25 بالمائة (25٪) في العهد الفيدرالي، إلى 41 بالمائة (41٪) قبل بدء الحرب الأهلية، و57 في المائة (57٪) بنهاية فترة الحرب، عندما وضعت مجموعة من القوانين البحرية والملاحية الخاصة بحماية هذه التجارة من المنافسة الأجنبية. وكان من المقرر احتفاظ التجارة الساحلية بهذا المستوى خلال العقد الذي دام من عام 1870 إلى 1880 [39]. وقد أتاح النمو السكاني داخل البلاد وآثار التصنيع والحماية المطلقة من المنافسة الأجنبية للتجارة الساحلية أن تحل محل التجارة الخارجية لتشكل معظم الأنشطة التجارية البحرية في بدايات عام 1857. وزاد نشاط التجارة الساحلية بشكل واضح، حيث شكل القطن والتبغ وأخشاب الأشجار وزيت التربنتينة والراتنج والأرز ونبات النيلة والحبوب معظم البضائع المحمولة على متنها[40].

وتطورت البواخر ببطء في النصف الأول من القرن التاسع عشر بسبب سياسات الاحتكار التي منحتها بعض الدول للمستثمرين المحليين. وفي عام 1824، أسقطت المحكمة العليا حجم السياسات الاحتكارية الممنوحة كشكل من أشكال تدخل السلطة الفيدرالية لتنظيم التجارة بين الولايات. وقد قدم بعض العامة طوعاً السيولة اللازمة لتطوير البواخر الساحلية، وفي عام 1840 رُبطت الموانئ الساحلية الشرقية الرئيسية بالبواخر الساحلية التي تأسست من الشمال الشرقي مباشرة إلى نيو أورليانز وسافانا قبل الحرب الأهلية واستطاعت تحقيق بعض النجاح. وغطت الجودة التكنولوجية



يمكن ملاحظة التحول من السفن الشراعية المعتادة إلى نظيرتها البخارية في هذه الصورة المأخوذة من أحواض هوبكن، بنيوجيرسي، عن مجلة ليزلي – «Leslie» المصورة عام 1865. وبدأ استخدام السفن الشراعية المعتادة عسكرياً وتجارياً في الانحسار والتراجع قبل اندلاع الحرب الأهلية، ثم اختفى في بدايات القرن العشرين.

العالية للعديد من سفن الحصار التي تعمل بالطاقة البخارية أثناء الحرب الأهلية على الأسطول التجاري الأمريكي، ولاحظت أعداد هائلة من المسؤولين عن عمليات الشحن مميزات هذه السفن[41].

وفي أعقاب الحرب، بدأ عدد قليل من الأمريكيين المبدعين في استخدام البواخر ذات الأحجام الكبيرة المتعددة الأبعاد والمبنية من الصلب في العمل بالتجارة الساحلية لنقل القطن على الرغم من الارتفاع الشديد في التكلفة المبدئية لهذه السفن. وبدأت هذه السفن البخارية تفقد سيطرتها التقليدية على هذا الجزء المهم من التجارة البحرية الأمريكية. وكتب أحد الملاحظين المعاصرين في عام 1866 قائلاً: «تتم معظم أنشطة التجارة الساحلية من خلال البواخر وعدد قليل من السفن ذات العجلات الجانبية التي تراوحت حمولتها بين 800 و1500 طن»[42].

وكانت مراكب الصيد الشراعية ذات الصاريين المصنوعة من الخشب التي هيمنت على أنشطة الصيد خلال القرن التاسع عشر وثيقة الصلة بالسفن الساحلية. وكانت هذه المراكب عبارة عن مراكب صغيرة الحجم من حيث الحمولة بينما كان تواجدها القليل نسبياً في الأسطول البحري مضللاً إلى حد ما.

اكتشاف البخار

وصل تصميم السفن الشراعية الخشبية إلى الحدود الهندسية العملية متزامناً مع تطور السفن الشراعية السريعة عام 1850. ويمكن إثبات عدم قدرة صناعة بناء السفن الأمريكية على المنافسة في السنوات القليلة التي سبقت اندلاع الحرب الأهلية وضرورة إحداث تغيير في السفن التي تعمل بالطاقة البخارية المصنوعة من المعدن في هذا القطاع المهم. وربما عمل الإخفاق في إدخال التغييرات المرغوبة كآلية رئيسية لمزيد من التراجع في تجارة الشحن الأجنبية بالتزامن مع تفسير النمو المستدام للتجارة الساحلية والملاحة الداخلية.

وفي منتصف القرن، اشتركت الأساسيات الهندسية التي تتعلق ببناء البواخر للتجارة عبر المحيطات في عدة سمات، حيث بني جسم السفينة من الخشب ودُفعت

بدواسات موجودة في منتصف السفينة، كما كانت المحركات ضخمة ذات بعد واحد، من طراز الضغط المنخفض، وكانت مثبتة هي الأخرى في منتصف السفينة. وعادة، يتم إطلاق البخار في المكثفات التي تشبه إلى حد كبير المكثفات التي ابتكرها جيمس وات عام 1769، حتى اعتبرت واحدة تقريباً. وشاع استخدام غلايات المياه ذات الضغط المنخفض منذ اختراعها عام 1791.

وتواءمت عجلات الدواسات، في تصميمها مع الضغط المنخفض بشكل كبير، فكانت تتحرك ببطء وتقوم بتدوير أدوات المنطقة الكبيرة التي تقوم برفع قوة الدفع إلى أقصى درجة وتزيد من موثوقية استخدام المحركات، بينما يتم خفض الضغط على جسم السفينة إلى الحد الأدنى. وبينما كانت هذه السفن اقتصادية من ناحية استهلاك الوقود، أعاقت غلايات البخار منخفضة الضغط تقديم المروحة اللولبية. وعلاوة على ذلك، وفرت عجلات الدواسات قدراً أكبر من السرعة مقارنة بالمراوح اللولبية التي استخدمت في تلك الفترة[43].

وعلى الرغم من ذلك، اعتبرت البواخر عاملاً مساعداً إلى جوار السفن الشراعية، وصُمّم العديد من السفن باستخدام مجموعة من قوى الدفع المختلفة. ولكن افتقرت هذه السفن بعض المميزات، حيث أفرزت عجلات الدواسات والمراوح اللولبية قدرة معقولة على السحب وقت إبحار السفينة. واتُهمت عجلات الدواسات بوجه خاص بالتأثير الضار على قدرة السفينة على الإبحار بوجه عام. وعند تزويد السفن بغلايات مواسير اللهب ذات الضغط الأكثر ارتفاعاً، لأول مرة عام 1850، بالإضافة إلى المراوح اللولبية، عملت القواعد المفروضة على زيادة استهلاك الوقود على الحد بشكل كبير من سرعة السفينة، حتى تتمكن السفينة البخارية من مواصلة رحلتها لمدة أطول من الوقت.

وكانت السفن الشراعية، بالمقارنة، تبحر لمئات الأميال كل يوم. وسجّلت رحلة تصل إلى 400 ميل بحري كل 24 ساعة في عام 1850 من خلال السفينة الشراعية السريعة الأمريكية التي عرفت باسم تشالنجر.

وفي مثل هذه الظروف، كان من غير المرجح قيام البواخر بالتنافس مع السفن

الشراعية من الناحية الاقتصادية، خاصة في رحلات المسافات الطويلة، حيث أصبح الوقود والمياه العذبة للمحركات اعتبارات مهمة[44].

وأثرت كل هذه المساوئ على قدرة السفن الشراعية على التنافس من الناحية الاقتصادية، على الأقل في رحلات المسافات الطويلة. وعلى الرغم من ذلك، لاقت السفن الشراعية السريعة الأمريكية المصنوعة من الأخشاب وليس المعادن منافسة شرسة وقوية في التجارة ببلاد المشرق من تصميمات السفن الشراعية البريطانية التي استفادت من أجسام السفن المركبة التي تضمنت الخشب والحديد الزهر والدعامات قبل اشتعال الحرب. وعلى الرغم من صغر حجم تلك المراكب مقارنة بالسفن الأمريكية وإبحارها على نحو أبطأ منها في أفضل الأحوال الجوية والظروف المناخية، أثبتت السفن البريطانية قدرتها على التواؤم بشكل أفضل مع العوامل الجوية المختلفة. حتى السفن الشراعية البريطانية - كاتي سارك على سبيل المثال - أقصيت عن التجارة بعد دخول البواخر في العقد الذي تلا اندلاع الحرب الأهلية[45].

ركود التكنولوجيا الأمريكية

قد يعزى الركود التكنولوجي الأمريكي في السنوات التي تلت الحرب الأهلية، من ضمن عدة أسباب، إلى النجاح الساحق الكبير لسفن الشحن الأمريكية وبناة السفن في نهاية عصر المراكب الشراعية. وفي النصف الأول من القرن التاسع عشر، لم يكن لبناة السفن الأمريكيين مثيلاً في العالم أجمع. فباستخدام الأدوات الحديثة المستخدمة في أعمال النجارة وتشكيل الأخشاب، أنتجت الأماكن الأمريكية المخصصة لبناء السفن أفضل أعمالها بتكلفة قليلة تعادل ستين في المائة (60٪) من تكلفة بناة السفن في بريطانيا، الذين لم يقوموا بالاستثمار في هذه الأدوات. وعلى الرغم من إمكانية تنوع واختلاف الأرباح من هذه الاستثمارات في صناعة بناء السفن المحلية بمرور الوقت، ارتبط العائد المادي المتوقع من تجارة الشحن الأجنبية «ارتباطاً وثيقاً... بكيفية قيام بناة السفن الأمريكيين بالمنافسة من ناحية الأسعار والتكلفة مع نظرائها الأجانب». ووجد الأمريكيون أنفسهم مثقلين باستخدام أدوات ومعدات بناء السفن

باهظة الثمن التي اندثرت بفعل الشعبية المفاجئة الكبيرة لأجسام السفن المصنوعة من المعادن والبواخر. وعلى النقيض، لم يقم بناة السفن الإنجليز باستثمارات كبيرة في تقنية السفن الشراعية الخشبية، وكانوا قادرين على تحديث الأماكن المخصصة لبناء السفن على نحو مباشر لتصنع من المعادن وتستخدم البخار من دون تكبد أي خسائر[46].

ووُصفت السفن المتبقية في الأسطول التجاري الأمريكي بعد اشتعال الحرب الأهلية باعتبارها «قديمة وعتيقة وعديمة القيمة». وكان هذا الوصف دقيقاً جداً حتى إنه أشار إلى تفسير بديل لتراجع السفن الشراعية الأمريكية بخلاف الأضرار الناجمة عن الكونفدرالية. ولقد بدا واضحاً حينئذ أن عهد السفن الشراعية قد ولى من دون رجعة[47].

ولقد ظهر الطلب على الرحلات السريعة إلى كاليفورنيا بعد ظهور حمى الذهب فيما بين عامي 1840 و1850. وفي التجارة الصينية، أدت قناة السويس، بشكل خاص، إلى تسارع التراجع في السفن الشراعية. ولم تكن السفن الشراعية ببساطة قادرة على المناورة في القنوات الضيقة، ووضعت في مرتبة سيئة مقارنة بالبواخر، التي استفادت أيضاً من توفير الوقود في الرحلات البحرية التي خُفضت مسافتها بنحو أربعة آلاف ميل.

وازدهرت السفن الشراعية السريعة المذهلة في فترة الخمسينيات وحققت الأهداف المرجوة منها، وهو ما أدى بدوره إلى ظهور حالة عرفت باسم «تقادم مجموعة كبيرة من السفن» في العقد الذي استمر من عام 1860 إلى 1870، وهي ظاهرة متكررة في تاريخ بناء السفن الأمريكي الذي أصبحت فيه أعداد هائلة من السفن بالية في الوقت نفسه[48].

وفي أوائل عام 1856، «انهارت في الواقع» تجارة الشحن الأجنبية، شريان الحياة للسفن الشراعية، «إن لم تكن قد انهارت بالفعل في عقول وأعراف السكان المحبطين الذين وجدوا في نقدها ولومها راحة أكبر مقارنة بالحديث عن الحرب الأهلية». وبينما زاد تقدم التكنولوجيا البحرية للسفن التي تعمل بالطاقة البخارية والمصنوعة من المعدن، زاد ضعف وتدهور التقنية التقليدية للسفن الشراعية المصنوعة من الخشب.

وبدأت البواخر المعدنية في إقصاء السفن الشراعية عن الرحلات المتوقع تحقيق أرباح كبيرة منها في كل دول العالم[49].

الحواشي

1. فرانسيز دي روبوتي وجيمس فيسكوفي، السفينة الأمريكية إيسكس وميلاد البحرية الأمريكية (هولبروك، ماساتشوستس: آدامز ميديا، 1999) ص. 96 – 106.
2. انظر هاري فريتز، «صقور الحرب عام 1812»، دراسات رأسمالية 5 (ربيع 1977) ص. 3 – 10.
3. سي إس فورستر، عصر القتال البحري: قصة الحرب البحرية عام 1812 (ساندويتش، ماساتشوستس: تشابمان بيليز، 1965) ص. 44 – 45.
4. روبوتي وفيسكوفي، ص. 32.
5. إدوارد إيه بولارد، التاريخ الجنوبي للحرب (1866، إعادة طبع، نيويورك: مطابع فيرفاكس، 1990) ص. 218.
6. لورنس سي آلين، «الحرب الأهلية وفترة التراجع، 1861 – 1913»، في تراث البحرية الأمريكية: تاريخ البحرية التجارية الأمريكية وصناعة بناء السفن منذ العصور الاستعمارية، إصدار روبرت إيه كولماركس (بولدر، كولورادو: مطابع ويستفيو، 1979) ص. 65 – 66.
7. روبرت جي آلبيون وجيني بي بوب، الممرات البحرية وقت الحرب (بورتلاند: ولاية ماين، آركون بوكس، 1968) ص. 173.
8. كلينتون إتش وايتهيرست، صناعة بناء السفن الأمريكية: الماضي والحاضر والمستقبل (أنابوليس: ماريلاند: مطابع الصحافة البحرية، 1986) ص. 22.
9. كيه جاك باور، التاريخ البحري للولايات المتحدة: دور البحار الأمريكية والمجاري المائية (كولومبيا: مطابع جامعة ساوث كارولينا، 1989) ص.241. جدير بالذكر ملاحظة عدم تعرض أي عامل في البحرية التجارية للقتل أثناء أي من الأحداث

التي أدت إلى تدمير 239 سفينة. وعلاوة على ذلك، لم تتضمن هذه الأرقام السفن العديدة التي سيطرت عليها سفن القراصنة المرتزقة في الجنوب في بداية الصراع. وأبعد القراصنة المرتزقة الكونفدراليون من البحار وقت بدء الحصار الاتحادي. انظر مقدمة وام إم روبنسون الابن: سفن القراصنة المرتزقة الكونفدرالية (كولومبيا: مطابع جامعة ساوث كارولينا، 1990).

10. جيمس دي بالوك، الخدمة السرية للولايات الكونفدرالية في أوروبا، مجلدين (نيويورك: بوتنامز، 1884) ص. 185.
11. ما زالت السفن التي تحمل علم البلاد يتم استخدامها أحياناً من قبل بعض الشركات الأمريكية للتهرب من التشريعات البحرية الصارمة التي أُقرّت في بداية هذا القرن متضمنة معايير السلامة وحقوق البحارة. انظر باور، ص. 247.
12. آلبيون وبوب، ص. 63، 70.
13. المصدر السابق، ص. 110.
14. المصدر السابق، ص. 169.
15. ويليام هاتشنسون روي، التاريخ البحري لولاية ماين: ثلاثة قرون من بناء السفن والنقل البحري (فريبورت: ولاية ماين، بوند ويلرايت، لا يوجد تاريخ) ص. 220.
16. جي دابليو دالزيل، الرحلة من السفينة الرئيسية: استمرار أثر الحرب الأهلية على تجارة الشحن الأمريكية (تشابل هيل: مطابع جامعة نورث كارولينا، 1940) ص. 239 – 240؛ انظر أيضا آلبيون وبوب، ص. 169 – 170.
17. ريتشارد إس ويست، الابن، بحرية السيد لينكولن (نيويورك: لونج مانز، جرين أند كو، 1957) ص. 277–282.
18. فيليب فان دورين ستيرن، البحرية الكونفدرالية: التاريخ المصور (جاردن سيتي، نيويورك: دابل داي، 1962) ص. 34.
19. نيويورك تايمز، 4 أغسطس، 1863، 1:1.
20. بالوك، 185.
21. جيه توماس شارف، تاريخ البحرية للولايات الكونفدرالية (1887، إعادة طبع،

نيويورك: مطابع فيرفاكس، 1978) ص. 782 – 784.

22. آلبيون وبوب، ص. 159.
23. المصدر السابق، ص. 164.
24. شارف، ص. 817 – 818.
25. المصدر السابق، ص. 806 – 807، 806.
26. ستيرن، ص. 200 – 201.
27. آلبيون وبوب، ص. 164 – 171.
28. ستيفن آر وايز، حياة الكونفدرالية: اختراق الحصار أثناء الحرب الأهلية (كولومبيا: مطابع جامعة ساوث كارولينا، 1988) ص. 201 – 202؛ انظر أيضاً ويست، ص. 271.
29. شارف، ص. 436.
30. كلارك، المجلد 2، ص. 125؛ انظر أيضاً: المكتب الأمريكي للإحصاء، الإحصاءات التاريخية للولايات المتحدة الأمريكية، العصور الاستعمارية حتى عام 1970. طبعة السنة المائتين، مجلد 2 (واشنطن: العاصمة: وزارة التجارة الأمريكية، مكتب الإحصاء، 1975) ص. 751.
31. المكتب الأمريكي للإحصاء. سُجّلت الأرقام بعد أخذ مبلغ 485 كويتزال و486 كويتزال، التي تمثل مبلغاً من البحرية الداخلية للأسطول وإجمالي الحمولة الموثقة للكسور التي احتُفظ بها كإحصائية مستقلة في 417 كويتزال. استُخدمت هذه الأرقام فيما بعد لتحديد إجمالي حمولة الأسطول بالنسبة المئوية.
32. دالزيل، ص، 240–241.
33. جيرالد سايمونز، إصدار/ الحصار: الاختراق وسفن القرصنة (الإسكندرية، فرجينيا، تايم لايف بوكس، 1983)، ص. 161.
34. انظر باور.
35. صموئيل دابليو برواينت، البحر والولايات: التاريخ البحري للشعب الأمريكي (نيويورك: توماس واي كراويل، 1967) ص. 334–335.

36. هنري سي كيتريدج، ربان السفن في رأس القد (بوسطن: هوتون، ميفلين، 1935) ص.293.
37. روي، ص. 207 – 220.
38. باور، ص.127.
39. براينت، ص. 335.
40. باور، ص. 106 – 127، مناقشة المؤلف للتجارة الساحلية مفيدة للغاية، خاصة في ظل إهمال عدة كتاب لهذا الموضوع.
41. انظر باور.
42. كلارك المجلد 3، ص. 90.
43. وايز، ص. 102.
44. كيه تي رولاند، البخار في البحار: تاريخ الملاحة والبواخر (نيويورك: بريجر للنشر، 1970) ص. 81. ورد العديد من المعلومات التقنية حول البواخر في هذه الفترة من هذا المصدر. ويعد دونالد إل كاني، البحرية القديمة والبواخر: السفن الحربية، المراكب الشراعية وحيدة الصاري وسفن المدفعية، 1815–1885) مجلد 1 (أنابوليس، ماريلاند، مطابع المعهد البحري، 1990)، مصدراً آخر مفيداً لتطور محركات البواخر.
45. ريتشارد ناتكيل وأنتوني بريستون، أطلس التاريخ البحري (نيويورك: حقائق، 1986) ص. 110.
46. كلينتون إتش وايتهيرست، البحرية التجارية الأمريكية: سعياً إلى سياسة بحرية دائمة (أنابوليس، ماريلاند، مطابع المعهد البحري، 1986) ص. 1–2. دالزيل، ص. 247؛ انظر أيضاً آلبيون وبوب، ص. 171.
47. دالزيل، 247، انظر أيضاً آلبيون وبوب، ص. 171.
48. روبرت أول، «قادة البحرية التجارية»، التراث الأمريكي (أبريل، 1983) ص. 71 – 72.
49. سي برانفورد ميتشيل، «فخر البحار»، التراث الأمريكي (ديسمبر، 1967) ص. 83.

ببليوغرافيا مختارة

Albion, Robert G., and Jennie B. Pope. *Sea Lanes in Wartime: The American Experience, 1775–1945*. Portland, ME: Archon Books, 1968.

Allin, Lawrence C. "The Civil War and the Period of Decline: 1861–1913." In *America's Maritime Legacy: A History of the U.S. Merchant Marine and Shipbuilding Industry since Colonial Times*, ed. Robert A. Kolmarx. Boulder, CO: Westview Press, 1979.

Balch, Thomas W. *The Alabama Arbitration*. 1900. Reprint. Salem, NH: Books for Libraries Press, 1969.

Bauer, K. Jack. *A Maritime History of the United States: The Role of America's Seas and Waterways*. Columbia: University of South Carolina Press, 1989.

Baynham, Henry. *From the Lower Deck: The Royal Navy, 1700–1840*. Barre, MA: Barre Gazette, 1970.

Beck, Horace. *Folklore and the Sea*. Middletown, CT: Wesleyan University Press, 1973.

Bernath, Stuart L. *Squall across the Atlantic; American Civil War Prizes and Diplomacy*. Berkeley: University of California Press, 1970.

Blake, Nicholas, and Richard Lawrence. *The Illustrated Companion to Nelson's Navy*. Mechanicsburg, PA: Stackpole, 2000.

Bonyun, Bill, and Gene Bonyun. *Full Hold and Splendid Passage*. New York: Alfred A. Knopf, 1969.

Bowler, Arthur. *Logistics and the Failure of the British Army in America, 1775–1783*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1975.

Bryant, Samuel W. *The Sea and the States: A Maritime History of the American People*. New York: T. Y. Crowell, 1967.

Bullock, James D. *The Secret Service of the Confederate States in Europe*. 2 vols. New York: Putnam's, 1884.

on the Whaler Addison, *1856–1860*. Hanover, NH: University Press of New England, 1966.

George, Henry. *Protection or Free Trade: An Examination of the Tariff Question with Especial Regard to the Interests of Labor*. New York: Henry George and Co., 1886.

Gibbons, Tony. *Warships and Naval Battles of the Civil War*. New York: W. H. Smith, 1989.

Gibson, Marjorie Hubbell. *H.M.S.* Somerset, *1746–1778: The Life and Times of an Eighteenth-Century British Man-O-War and Her Impact on North America*. Cotuit, MA: Abbey Gate House, 1992.

Glover, Michael. *The Napoleonic Wars: An Illustrated History, 1792–1815*. New York: Hippocrene Books, 1979.

Hacker, Louis M. *The United States since 1865*. New York: Appleton-Century-Crofts, 1949.

Harlow, Frederick Pease. *Chantying Aboard American Ships*. Barre, MA: Barre Gazette, 1962.

Haythornthwaite, Philip. *Nelson's Navy*. London: Osprey Books, 1993.

Hollett, David. *The Alabama Affair: The British Shipyards Conspiracy in the American Civil War*. Wilmslow, Cheshire, UK.: Sigma Leisure, 1993.

Hough, Richard. *Captain Bligh and Mr. Christian: The Men and the Mutiny*. New York, E. P. Dutton, 1973.

Hughes, Edward, ed. *The Private Correspondence of Admiral Lord Collingwood*. London: Navy Records Society, 1957.

Kitteridge, Henry C. *Shipmasters of Cape Cod*. Boston: Houghton Mifflin, 1935.

Kurlansky, Mark. *Cod: A Biography of the Fish that Changed the World*. New York: Penguin Books, 1997.

LaFeber, Walter. *The Cambridge History of American Foreign Relation*. Vols. I–IV. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

Laffin, John. *Jack Tars, the Story of the British Sailor*. London: Cassel, 1969.

Leach, Douglas Edward. *Roots of Conflict: British Armed Forces and Colonial Americans, 1677–1763*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1986.

Lewis, Michael. *The History of the British Navy*. Fairlawn, NJ: Essential Books, 1959.

Mack, William P., and Royal W. Connell. *Naval Ceremonies, Customs, and Traditions*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1980.

Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. 1890. Reprint. New York: Dover, 1987.

Marcus, G. J. *The Formative Centuries: A Naval History of England*. Boston: Little, Brown & Co., 1961.

———. *Heart of Oak: A Survey of British Sea Power in the Georgian Era*. London: Oxford University Press, 1975.

Masselman, George. *The Cradle of Colonialism*. New Haven, CT: Yale University Press, 1963.

McGregor, Tom. *The Making of C. S. Forester's Horatio Hornblower*. New York: HarperCollins Publishers, 1999.

Miller, Nathan. *Sea of Glory: A Naval History of the American Revolution*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1974.

Burgess, Lauren Cook, ed. *An Uncommon Soldier*. Pasadena, MD: The Minerva Center, 1994.
Campbell, George F. *The Neophyte Shipmodeller's Jackstay*. Bogota, NJ: Model Shipways, 1969.
Canney, Donald L. *The Old Steam Navy: Frigates, Sloops, and Gunboats, 1815–1885.* Vol. I. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990.
Chartrand, Rene, and Francis Back, *Napoleon's Sea Soldiers*. London: Osprey Books, 1990.
Clark, Victor S. *History of Manufactures in the United States*. 3 vols. New York: Peter Smith Publishers, 1949.
Clark, William Bell. *Ben Franklin's Privateers: A Naval Epic of the American Revolution*. Wesport, CT: Greenwood Press, 1969.
———. *George Washington's Navy: Being an Account of His Excellency's Fleet in New England Waters*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1960.
Coppin, Brigitte. *The Compass: Steering Towards the New World*. New York: Penguin, 1995.
Creswell, John. *British Admirals of the Eighteenth Century: Tactics in Battle*. London: Allen and Unwin, 1972.
Dalzell, G. W. *The Flight from the Flag: The Continuing Effect of the Civil War upon the American Carrying Trade*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1940.
Dana, Richard Henry, Jr. *The Seaman's Friend: Containing a Treatise on Practical Seamanship*. 1879. Reprint. Mineola, NY: Dover, 1997.
Davis, Charles G. *American Sailing Ships: Their Plans and History*. New York: Dover, 1984.
Dickerson, Oliver M. *The Navigation Acts and the American Revolution*. New York: A. S. Barnes, 1963.
Druett, Joan. *Hen Frigates: Wives of Merchant Captains under Sail*. New York: Simon & Schuster, 1998.
———. *She Was a Sister Sailor: The Whaling Journals of Mary Brewster*. Mystic, CT: Mystic Seaport Museum, 1992.
Dull, Jonathan R. *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy 1774–1787*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1975.
East, Charles, ed. *Sarah Morgan: The Civil War Diary of a Southern Woman*. New York: Touchstone, 1991.
Engle, Eloise, and Arnold Lott. *America's Maritime Heritage*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1975.
Ferguson, Robert. *Harpooner: A Four-Year Voyage on the Barque* Kathleen, *1880–84*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1936.
Ferling, John. *Struggle for a Continent: The Wars of Early America*. Arlington Heights, IL: Harlan Davidson, 1993.
Forester, C. S. *The Age of Fighting Sail: The Story of the Naval War of 1812*. Sandwich, MA: Chapman Billies, 1956.
Fowler, William M., Jr. *Rebels under Sail: The American Navy during the Revolution*. New York: Charles Scribner's Sons, 1976.
Fritz, Harry. "The War Hawks of 1812." *Capital Studies* 5 (Spring 1977): 3–10.
Gardner, Brian. *The East India Company: A History*. New York: Dorset Press, 1971.
Garner, Stanton, ed. *The Captain's Best Mate: The Journal of Mary Chapman Lawrence*

Sheer, George F., and Hugh F. Rankin. *Rebels and Redcoats*. Cleveland, OH: World Publishing, 1957.

Shep, R. L., ed. *Civil War Ladies: Fashions and Needle Arts of the Early 1860s*. Mendocino, CA: R. L. Shep, 1987.

Simmons, Gerald, ed. *The Blockade: Runners and Raiders*. Alexandria, VA: Time-Life Books, 1983.

Sinclair, Arthur. *Two Years on the* Alabama, ed Wm. N. Still. 1895. Reprint. Annapolis, MD: Navy Institute Press, 1989.

Spence, Bill. *Harpooned: The Story of Whaling*. New York: Crescent Books, 1980.

Sprout, Harold, and Margaret Sprout. *The Rise of American Naval Power, 1776–1918*. 1939. Reprint. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1967.

Stackpole, Edouard. *Scrimshaw at Mystic Seaport*. Mystic, CT: The Marine Historical Association, No. 33, March 1958.

Stark, Suzanne J. *Female Tars: Women Aboard Ship in the Age of Sail*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1996.

Stern, Philip Van Doren. *The Confederate Navy: A Pictorial History*. Garden City: Doubleday, 1962.

———. *When the Guns Roared: World Aspects of the American Civil War*. New York: Doubleday, 1964.

Stevens, William O., and Allan Westcott. *The History of Sea Power*. New York: Doubleday, Doran, 1943.

Still, William N., Jr. *Confederate Shipbuilding*. Athens: University of Georgia, 1969.

U.S. Bureau of the Census. *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970*. Bicentennial edition, 2 vols. Washington, DC: U.S. Department of Commerce, Bureau of Census, 1975.

U.S. Offices of Naval War Records. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. 31 vols. National Historical Society, 1987.

Villiers, Alan. *Men, Ships, and the Sea*. Washington, DC: National Geographic, 1973.

Wells, David. *Our Merchant Marine: How It Rose, Increased, Became Great, Declined and Decayed*. New York: G. P. Putnam's Sons, 1890.

West, Richard S., Jr. *Mr. Lincoln's Navy*. New York: Longmans, Green and Co., 1957.

Westcott, Allan. *Mahan on Naval Warfare: Selected from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*. Boston: Little, Brown & Co., 1919.

Whipple, A.B.C. *The Whalers*. Alexandria, VA: Time-Life Books, 1979.

Whitecar, William B., Jr. *Four Years Aboard the Whaleship in the Years 1855–59*. Philadelphia, PA: J. B. Lippencott, 1860.

Whitehurst, Clinton H. *The U.S. Merchant Marine: In Search of an Enduring Maritime Policy*. Annapolis, MD: Navy Institute Press, 1986.

———. *The U.S. Shipbuilding Industry: Past, Present, and Future*. Annapolis, MD: Navy Institute Press, 1986.

Whiting, Emma Mayhew, and Henry Beetle Hough. *Whaling Wives*. Boston: Houghton Mifflin, 1953.

Williams, Harold, ed. *One Whaling Family*. Boston: Houghton Mifflin, 1964.

Wise, Stephen R. *The Lifeline of the Confederacy: Blockade Running during the Civil War*. Columbia: University of South Carolina Press, 1988.

Morrison, Samuel Elliot. *Christopher Columbus, Mariner*. New York, Meridian, 1983.

National Park Service. *The Forts of Old San Juan: San Juan National Historic Site, Puerto Rico*. Washington, DC: U.S. Department of the Interior, 1996.

Natkiel, Richard, and Anthony Preston. *Atlas of Maritime History*. New York: Facts on File, 1986.

Neeser, Robert W., ed. *The Dispatches of Molyneux Shuldham, Vice Admiral of the Blue and Commander in Chief of His Britannic Majesty's Ships in North America: January–July, 1776*. New York: Naval Society Publications, 1913.

Nicol, John. *The Life and Adventures of John Nicole, Mariner*. 1822. Reprint. New York: Farrar and Rhinehart, 1936.

Nordhoff, Charles. *Sailor Life on Man-of-War and Merchant Vessels*. New York: Dodd, Mead & Co., 1884.

———. *Whaling and Fishing*. New York: Dodd, Mead & Co., 1877.

Owsley, Frank L. *King Cotton Diplomacy: Foreign Relations of the Confederate States of America*. Rev. ed. Chicago: University of Chicago Press, 1959.

Palmer, Howard, ed. *Nathaniel Taylor: Life on a Whaler*. New London, CT: New London County Historical Society, 1929.

Paullin, Charles Oscar. *Paullin's History of Naval Administration, 1775–1911*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1968.

Pérez-Mallaína, Pablo E. *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*. Trans. Carla Rahn Phillips. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1998.

Petroski, Catherine. *A Bride's Passage: Susan Hathorn's Year under Sail*. Boston: Northeastern University Press, 1997.

Pollard, Edward A. *Southern History of the War*. 1866. Reprint. New York: Fairfax Press, 1990.

Robinson, William. *Jack Nastyface: Memoirs of a Seaman*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1973.

Robinson, Wm. M., Jr. *The Confederate Privateers*. Columbia: University of South Carolina Press, 1990.

Robotti, Frances D., and James Vescovi. *The USS* Essex *and the Birth of the American Navy*. Holbrook, MA: Adams Media Corporation, 1999.

Rodger, N.A.M. *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*. New York: W. W. Norton, 1996.

Rogers, John G. *Origin of Sea Terms*. Mystic, CT: Mystic Seaport Museum, 1985.

Rowe, William Hutchinson. *The Maritime History of Maine: Three Centuries of Shipbuilding and Seafaring*. Freeport, ME: Bond Wheelwright, n.d.

Rowland, K. T. *Steam at Sea: The History of Steam Navigation*. New York: Praeger Publishing, 1970.

Salmon, Lucy M. *The Dutch West India Company on the Hudson*. Poughkeepsie, NY: Published privately, 1915.

Sawtell, Clement C. *The Ship* Ann Alexander *of New Bedford 1805–1851*. Mystic, CT: Marine Historical Association, no. 40, 1962.

Scharf, J. Thomas. *History of the Confederate States Navy*. 1887. Reprint. New York: Fairfax Press, 1978.

Scott, John Anthony. *The Ballard of America*. New York: Grosset & Dunlap, 1967.

Semmes, Raphael. *Memoirs of Service Afloat*. New York: Carlson, 1869.

نبذة عن المؤلفين:

دورثي دينين فولو:

هي معلمة ومؤرخة. شاركت في تأليف الحياة اليومية في الحرب الأهلية الأمريكية (جرينوود، 1998)، وموسوعة ما قبل حرب الجنوب (جرينوود، 2000)

جيمس إم فولو:

هو معلم ومؤرخ، ومتحمس للتاريخ المعاصر. ولقد شارك في تأليف الحياة اليومية في الحرب الأهلية الأمريكية (جرينوود، 1998)، وموسوعة ما قبل حرب الجنوب (جرينوود، 2000)

نبذة عن المترجم:

مترجمة ومحررة صحفية. تخرجت في قسم الأدب الانجليزي - جامعة القاهرة 1994. وعملت في عدد من الجامعات والمؤسسات الحكومية وشبه الحكومية والخاصة. ترجمت العديد من الكتب في مجال حقوق الإنسان، والإدارة، والتدريب، وعلم النفس، والاجتماع، والتاريخ، والقصص القصيرة، والمسرح، وغيرها. كما حازت عدداً من الجوائز الأدبية من مؤسسة اقرأ الخيرية، والمجلس الأعلى للشباب والرياضة بالقاهرة، وجامعة القاهرة، والمجلس الأعلى للثقافة بالقاهرة.

عصر الملاحة البحرية

منذ القرن الثالث عشر وحتى القرن التاسع عشر، شكلت المسطحات المائية في جميع أنحاء العالم الميدان الرئيسي للتنقل سواء لمن حمل على عاتقه هواية الاستكشاف، أو سعياً لمزاولة التجارة وحتى لمن خاضوا غمار المعارك العسكرية من دون إهمال القراصنة الذين اتخذوا البحار ميداناً لممارسة جرائمهم. يعرفنا هذا الكتاب على تفاصيل حياة من قرروا ركوب أعالي البحار ومن فضلوا الحياة خارجها، ربما لأنهم العبيد الذين قادهم نخاسوهم لساحة المزاد أو زوجات وقفن ملوحات لتوديع أزواجهن المسافرين بحراً. كيف مضت الأيام وتوالت الفصول على رواد البحار وماذا كان طعامهم وكيف قضوا الليالي والأمسيات وغطاؤهم شراع سفينتهم ومصابيحهم نجوم الفضاء الشاسع وموسيقاهم ألحان الأمواج المرتطمة بألواح سفنهم؟ بين صفحات هذا الكتاب المصور تجد الإجابة عن هذه الأسئلة والمزيد مما قد يرد على خاطر المهتمين باكتشاف التفاصيل الدقيقة لأشخاص عاديين عاشوا اهتمامات استثنائية.






9 789948 018643